



भारत का राजपत्र

The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 143]

नई दिल्ली, बुधवार, नवम्बर 15, 2000/कार्तिक 24, 1922

No. 143]

NEW DELHI, WEDNESDAY, NOVEMBER 15, 2000/KARTIKA 24, 1922

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 15 नवम्बर, 2000

सं. टीएमपी/28/2000-जेएनपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतदद्वारा संलग्न आदेशानुसार न्हावा शेवा इंटरनेशनल कंटेनर टार्मिनल लिमिटेड (एनएसआईसीटी) के उनके दरों के मान में संशोधन करने के प्रस्ताव का अनुमोदन करता है।

अनुसूची

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएमपी/28/2000 जेएनपीटी

न्हावा शेवा इंटरनेशनल कंटेनर टार्मिनल लिमिटेड (एनएसआईसीटी)

आवेदक

3. दर्शा

(नवम्बर, 2000 के 7वें दिन 1 को पारित किया गया)

न्हावा शेवा इंटरनेशनल कंटेनर टार्मिनल लिमिटेड (एनएसआईसीटी) ने 1 अप्रैल, 2000 से कंटेनरों और कंटेनरवंद कागों की ढुलाई और प्रहस्तन के लिए रामेकित प्रगारों में 30% ऊर्ध्वगामी संशोधन का प्रस्ताव करते

हुए अपने दरों के मान में संशोधन करने के लिए एक आवेदन पत्र प्रस्तुत किया है। एनएसआईसीटी ने लदे हुए और खाली कंटनरों, दोनों के लिए समान दरों का प्रस्ताव भी किया है।

2. एनएसआईसीटी ने दरों में वृद्धि के अपने प्रस्ताव के संबंध में निम्नलिखित कारण दिए हैं :-

- (i) वर्तमान प्रशुल्कों से एनएसआईसीटी को धन की हानि हो रही है और इसके द्वारा प्रदान की जा रही सेवाओं के लिए अच्छी आय प्राप्त नहीं हो रही है।
- (ii) लगी हुई पूंजी पर आय (आरओसीई) का अंशदान नगण्य है, यद्यपि टीएएमपी ने लगी हुई पूंजी पर 18% – 20% की आय के अपने करार पर जोर दिया है।
- (iii) प्रस्तावित वृद्धि का स्तर पर्याप्त नहीं है। यद्यपि टीएएमपी ने 18% – 20% के आरओसीई पर जोर दिया है, प्रस्तावित प्रशुल्कों से कम आरओसीई प्राप्त होगा ताकि ग्राहकों और व्यापार पर अत्यधिक ऊंची प्रशुल्क वृद्धि लागू करने से बचा जा सके।

3.1 इस प्राधिकरण द्वारा अपनाई जाने वाली परामर्श प्रक्रिया के अनुसार एनएसआईसीटी का आवेदन पत्र विभिन्न संबंधित प्रयोक्ताओं/पत्तन प्रयोक्ताओं के प्रतिनिधि निकाय को परिचालित किया गया था। उनसे प्राप्त टिप्पणियों का सारांश नीचे दिया गया है :-

बास्ते सीमाशुल्क गृह एजेंट्स सघ (बीसीएचए)

जेएनपीटी और एनएसआईसीटी दोनों द्वारा प्रस्तावित प्रमारों की 30% की वृद्धि निम्नलिखित कारणों से अनुचित है :-

- (i) पिछले तीन वर्षों के दौरान जेएन पत्तन में प्रहस्तन किए गए कंटेनरों की संख्या में भारी वृद्धि हुई है, जिसकी 30% की न्यूनतम वृद्धि दर रही है। पिछले 9 महीने के दौरान एनएसआईसीटी द्वारा प्रहस्तन किए गए कंटेनरों की संख्या जेएनपीटी द्वारा प्रहस्तन किए गए कंटेनरों की संख्या के लगभग बराबर है। इसलिए, मात्रा में वृद्धि के कारण आपरेटरों को लागत में बचत और मूल्य संबंधित लाभों को ध्यान में रखते हुए प्रशुल्क में वृद्धि अनुचित है।
- (ii) सामान्य तर्क के अनुसार भी कंटेनर प्रहस्तन में प्रत्येक प्रचालन की दरों में 30% की वृद्धि नहीं की जा सकती।
- (iii) डीजल और अन्य प्रचालन लागत में वृद्धि के बावजूद छोटे ट्रांसपोर्टरों और ठेकेदारों, जो कंटेनर प्रहस्तन उपरकर और ट्रेलरों की आपूर्ति करते हैं, ने अपने प्रशुल्कों में 10% से अधिक की वृद्धि नहीं की है, जबकि बड़े ठेकेदारों, जिनका ऊपरी व्यय अधिक होता है और भारी मात्रा में प्रहस्तन करते हैं, ने अपने प्रशुल्कों में मात्र 5% – 7% की वृद्धि की है।

- (iv) टर्मिनल ऑपरेटरों ने कितने ही वर्षों के बावजूद, जिसके पश्चात ठेकों का नवीकरण किया जाता है, अपने ठेकेदारों के लिए एक बार में 30% की वृद्धि कमी नहीं की है।
- (v) कंटेनर प्रहस्तन लागतों के रूप में नौवहन कंपनियों द्वारा व्यापारियों से वर्तमान टीएचसी के 40% की वसूली अधिक की जा रही है। कंटेनर प्रहस्तन लागत में और वृद्धि करने से टीएचसी में वृद्धि होगी।

कंटेनर शिपिंग लाइंस एसोसिएशन (सीएसएलए)

- (i) प्रस्तावित वृद्धि किसी भी रूप में उचित नहीं है। इसलिए, ऐसी वृद्धि के बारे में किसी औचित्य पर टिप्पणी करना संभव नहीं है।
- (ii) टीएमपी के 5 दिसम्बर, 1998 के आदेश में उल्लेख है कि प्रशुल्क दो वर्ष की अवधि के लिए अनुमोदित किया गया था। इस प्रकार प्रशुल्क में संशोधन 8 महीने पहले किया जा रहा है। यदि निर्धारित समय से पहले संशोधन करने के लिए “सही कारण” है, तब एनएसआईसीटी को औचित्य प्रस्तुत करना चाहिए।
- (iii) एनएसआईसीटी ने यह प्रस्ताव जेएनपीटी के साथ किसी करार के आधार पर तैयार किया है। किसी करार में ऐसा कुछ नहीं है, जिससे एनएसआईसीटी को जेएनपीटी से कम भारित करने से रोका जा सके।
- (iv) एनएसआईसीटी ने अपने प्रयोजनार्थ जेएनपीटी प्रशुल्कों को “सीमाओं” के रूप में अपनाने के लिए चुना है। जेएनपीटी ने कुछ प्रभारों में वृद्धि नहीं की है, जबकि एनएसआईसीटी ने वृद्धि का प्रस्ताव किया है। इसलिए, सिद्धांततः इसे स्वीकार नहीं किया जा सकता।
- (v) एनएसआईसीटी के वर्तमान प्रशुल्क के निर्धारण के समय अनुमानित की तुलना में एनएसआईसीटी से उत्पादन (थ्रुपुट) में काफी वृद्धि हुई है। इसलिए, लाभकारिता में अनुमान से अधिक वृद्धि हुई है।
- (vi) एनएसआईसीटी और जेएनपीटी के मध्य स्पष्ट संबंध का सामान्य सिद्धांत सरकार की पत्तनों में प्रतिस्पर्धा बढ़ाने की स्पष्ट इच्छा के समक्ष आना चाहिए और इसकी जांच की जानी चाहिए।
- (vii) जब रॉयल्टी के भुगतान के बाद आय 220–230 करोड़ के बीच में हो, तब यह संभव नहीं है कि एनएसआईसीटी धाटा उठा रहा हो।
- (viii) वर्तमान प्रशुल्क 20 घक्कर प्रति घटा प्रति क्रेन के न्यूनतम कार्यनिष्ठादान के शर्ताधीन है। कोई भी प्रशुल्क वृद्धि करने से पहले इसका औपचारिक उत्तर दिया जाना आवश्यक है। कोई भी प्रस्तावित वृद्धि (प्रशुल्क में) उच्चतर कार्यनिष्ठादान के शर्ताधीन होनी चाहिए।
- (ix) एनएसआईसीटी का लागत आधार जेएनपीटी के समान नहीं है और लागत आधार पर 30% की वृद्धि का औचित्य सही दिखाई नहीं देता।
- (x) खाली बक्सों पर लदे हुए बक्सों के समान दर पर प्रभार लगाना तर्कहीन है, क्योंकि खाली बक्से ब्लॉक के रूप में रखे और प्रहस्तन किए जाते हैं और यूनिटों का किसी भी चरण में अलग-अलग प्रबंध नहीं करना पड़ता। इसलिए, पुरस्कार किए गए कार्य के अनुरूप होना चाहिए।

भारतीय नौवहन निगम (एससीआई)

- (i) वृद्धि संबंधी एनएसआईसीटी का प्रस्ताव वृद्धि के लिए बिना किसी औचित्य के केवल जेएनपीटी द्वारा मांगी गई वृद्धि की अनुवर्ती कार्रवाई दिखाई देता है।

- (ii) एनएसआईसीटी को वृद्धि प्रदान करने से भारत से बाहर जाने वाले धन में वृद्धि होगी। विकल्पतः निजी आपरेटरों के पास अधिशेष संसाधनों का एनएसआईसीटी टर्मिनल में और सुविधाएं विकसित करने के लिए प्रयोग किया जा सकता है। यदि जेएनपीटी अपनी गति बनाए रखने में समर्थ नहीं है तो उसका अस्तित्व ही समाप्त हो सकता है।
- (iii) यह वृद्धि दरों के संदर्भ में जेएनपीटी के साथ प्रतिस्पर्धी बने रहने के लिए मांगी गई है।
- (iv) वर्तमान प्रशुल्कों के निर्धारण से संबंधित टीएएमपी के आदेश के संदर्भ में यह आवेदन-पत्र समय से पहले किया गया है।
- (v) एनएसआईसीटी ने 1999–2000 में 3,43,187 टीईयू मात्रा का प्रहस्तन किया है। बढ़े हुए राजस्व के साथ, वस्तुतः वे जेएनपीटी से भी कम दरों का प्रस्ताव कर सकते हैं। कुछ शिपिंग लाइनों ने एनएसआईसीटी के साथ कम प्रशुल्क पर बातचीत की है। टीएएमपी पता लगाए कि क्या ऐसी कम दरें हैं और हम यह जानना चाहते हैं कि क्या ये कम दरें टीएएमपी द्वारा अनुमोदित की गई थीं।

कारमाहोम सम्मेलन

- (i) यह प्रस्ताव समय से पूर्व किया गया है। एनएसआईसीटी के वर्तमान दर छांचों के साथ छेड़छाल नहीं की जानी चाहिए।
- (ii) एनएसआईसीटी ने वृद्धि के लिए कोई तर्कसंगत कारण प्रस्तुत नहीं किया है।
- (iii) एनएसआईसीटी केवल जेएनपीटी की बढ़ी हुई प्रशुल्क दरों के साथ समानता रखना चाहता है।
- (iv) यदि एनएसआईसीटी के अनुरोध को मान लिया जाता है, तो एनएसआईसीटी में निम्न प्रहस्तन लागत का लाभ व्यापार को नहीं दिया जाएगा।
- (v) जेएनपीटी के आधार पर एनएसआईसीटी को वृद्धि प्रदान करने पर जेएनपीटी लागत पर आधारित एनएसआईसीटी को लागत वृद्धि फार्मूले का लाभ प्रदान करना होगा, जोकि न तो बाढ़नीय है और न उचित है।

मुबई और न्हाया शेवा इंटर-मॉडल एजेंट्स एसोसिएशन (मानसा)

- (i) यह प्रस्ताव समय से पहले किया गया है और इस प्रस्ताव के लिए कोई स्पष्टीकरण/औचित्य नहीं दिया गया है।
- (ii) कोई टिप्पणी करने से पहले हम एनएसआईसीटी का लाभकारी कार्यचालन देखना चाहेंगे।

भारतीय निर्यातिक संगठनों का संघ (एफआईईओ)

विश्व-व्यापार के बढ़ते हुए वैश्वीकरण के साथ भारतीय निर्यातक कठिन अंतर्राष्ट्रीय बाजार में प्रतिस्पर्धा करने के लिए भारी प्रयास कर रहे हैं। बाजार हिस्से में वृद्धि करने और उसे बनाए रखने के लिए लागतों को कम रखने की क्षमता और उत्पादों के प्रतिस्पर्धी मूल्य ही एकमात्र सास्ता है। प्रभारों में किसी भी प्रकार की वृद्धि से उनके निर्यातों की लागत में बढ़ोत्तरी होगी और इससे उनके निर्यात प्रयासों पर प्रभाव पड़ेगा।

एफआईईओ ने मैसर्स हंसा एजेंसिज प्राइवेट लिमिटेड की टिप्पणियां भी अन्वेषित की हैं। उन्होंने निम्नलिखित टिप्पणियां दी हैं :-

- (i) पहले जब माल ब्रेक-बल्क में लादा जाता था, तब सारे प्रभार स्टीमशिप कंपनियों द्वारा वहन किए जाते थे।

- (ii) जब भारत में टीएचसी शुरू किया गया था, तब यह 150/- रुपए प्रति 20 कंटेनर था जोकि अब बढ़ कर 8000/- रुपए प्रति 20 टीईयू हो गया है, जो कि समुद्री भाड़े के 25% से भी अधिक है।
- (iii) कंटेनरबंदी की शुरूआत से स्टीमशिप कंपनियों के प्रहस्तन प्रभार काफी कम हो गए हैं।
- (iv) दूसरे देशों में टीएचसी स्टीमशिप कंपनियों द्वारा स्वयं वहन किया जाता है तथापि, भारत में यह निर्माताओं पर छाल दिया जाता है।
- (v) किसी प्रकार की वृद्धि की अनुमति नहीं दी जाए और टीएचसी स्टीमशिप कंपनियों द्वारा समाहित किया जाना चाहिए।

भारतीय राष्ट्रीय पोतस्वामी संघ (आईएनएसए)

- (i) एनएसआईसीटी ने केवल अपनी दरें प्रस्तुत की हैं, क्योंकि जेएनपीटी ने वृद्धि का प्रस्ताव किया है। एनएसआईसीटी को अपनी लागत वृद्धि, उत्पादकता और वृद्धि करने के कारणों का पूरा व्योरा प्रस्तुत करना चाहिए। पत्तन टर्मिनल्स पूर्णतया उपयोगिता सेवाएं हैं और उन्हें एकाधिकारवाद दृष्टिकोण विकसित नहीं करना चाहिए।
- (ii) वार्षिक उत्पादन 1,75,000 टीईयू से बढ़कर 3,51,000 टीईयू हो गया है अर्थात् उनकी आशा की तुलना में 100% वृद्धि है। दूसरी ओर जेएनपीटी का उत्पादन 1998-99 के 4,61,136 टीईयू से घटकर 1999-2000 में 3,74,353 टीईयू रह गया है। इस प्रकार प्रचालन में एक विचित्र स्थिति स्थापित हो रही है। जेएनपीटी के उत्पादन में कमी आई है और जेएनपीटी उत्पादन में कमी के कारण कम हुई आय को पूरा करने के लिए अन्य वस्तुओं पर प्रशुल्क बढ़ाना चाहता है और इसके परिणामस्वरूप एनएसआईसीटी प्रशुल्क दर में वृद्धि करना चाहता है, जबकि इसका उत्पादन 100% बढ़ गया है। अधिक उत्पादकता और बढ़ी हुई मात्रा प्रशुल्क कम करने का कारण होना चाहिए।
- (iii) एनएसआईसीटी अपने विज्ञापन के अनुसार उनके टर्मिनल में आने वाले जहाजों को 1200/- रुपए प्रति टीईयू की बचत का प्रस्ताव कर रहा है। उस स्थिति में भी वृद्धि क्यों की जा रही है? एनएसआईसीटी और जेएनपीटी द्वारा सभी लागत और राजस्व के ब्योरे प्रस्तुत किए जाने चाहिए ताकि टीएएमपी और प्रयोक्ताओं द्वारा उनके अध्ययन का अवसर मिल सके।
- (iv) रियायती पोत-संबद्ध प्रभारों के सरकारी अनुमोदन के अनुरूप कंटेनरों के तटीय आवागमन के लिए रियायती प्रशुल्क निर्धारित किया जाए।
- (v) एनएसआईसीटी पोतान्तरण प्रभारों में वृद्धि करने का प्रस्ताव कर रहा है, जबकि जेएनपीटी पोतान्तरण प्रभारों में वृद्धि नहीं कर रहा है, जो उचित नहीं है।
- (vi) विभिन्न दरों के डॉलर में मूल्यवर्गीकरण के मददेनजर मुद्रास्फीति लागत रूपया मूल्य के मूल्यांकास द्वारा प्रतिसंतुलित की जानी चाहिए, जिसके परिणामस्वरूप उनसे लाम प्राप्त होता है।
- (vii) खाली फ्लैट रैक के लिए दर को व्यवस्थित एवं तर्कसंगत बनाना अपेक्षित है। इनका पांच खाली फ्लैट रैक के बंडल के रूप में प्रहस्तन किया जाता है, जबकि दर प्रति फ्लैट रैक के अनुसार भारित की जाती है। एक बार में पांच के बंडल का प्रहस्तन किया जाता है। इसलिए, दर पांचवें भाग तक कम की जानी चाहिए।

जवाहर लाल नेहरू पत्तन न्यास

- (i) कंटेनरों के पोतान्तरण को छोड़कर एनएसआईसीटी ने जेएनपीटी द्वारा प्रस्तावित के अनुसार ही समान वृद्धि का प्रस्ताव किया है।

- (ii) जेएनपीटी ने पड़ोसी देशों में अन्य पत्तनों की बजाय एक केन्द्रीय पत्तन के रूप में जेएन पत्तन का प्रयोग करने के लिए शिपिंग लाइन्स को प्रोत्साहित करने की दृष्टि से पोतान्तरण कंटेनरों के लिए किसी वृद्धि का प्रस्ताव नहीं किया है। वर्तमान स्थिति यह है कि जेएनपीटी टर्मिनल में लागू दरें सामान्यतया एनएसआईसीटी में भी लागू हैं। तथापि, यदि प्राधिकरण के मत में जेएनपीटी की तुलना में एनएसआईसीटी को ऊंची दरें भारित करने की अनुमति दी जाती है, तब भी हम उस आदेश को स्वीकार करेंगे।
- (iii) वसूली के लिए जेएनपीटी में अमरीकी डालर मूल्यवर्गित प्रशुल्क के परिवर्तन के लिए दो अलग-अलग विनिमय दरें हैं। एनएसआईसीटी सीमाशुल्क दर अपनाता है, जो कि महीने के आरंभ में निर्धारित की जाती है और पूरे महीने के लिए बैंध रहती है, जबकि जेएनपीटी के मामले में आरबीआई द्वारा दैनिक अधिसूचित संदर्भ दर होती है और कंटेनर के पत्तन में आगमन की तारीख से लागू होती है। इस विसंगति को दूर किया जाना आवश्यक है।

पश्चिमी भारत पोतवणिक संघ (डब्ल्यूआईएसए)

- (i) इसने बीसीएचए के दृष्टिकोण/टिप्पणियों का पूरा समर्थन किया है।
- (ii) पहले एनएसआईसीटी के कोई वाणिज्यिक प्रचालन नहीं थे, इसलिए जेएनपीटी प्रशुल्क अपनाए गए थे। अब वाणिज्यिक प्रचालन हो रहे हैं, इसलिए एनएसआईसीटी की लागत और राजस्व का अध्ययन किया जाना चाहिए।
- (iii) जेएनपीटी के संदर्भ में एनएसआईसीटी की दर का स्थित: अनुमोदन नहीं किया जाना चाहिए।

4.1 एनएसआईसीटी ने आगे निम्नलिखित टिप्पणियां दी हैं:—

- (i) हमने अपनी प्रशुल्क वृद्धि को उचित ठहराने के लिए टीएमपी को सारी अपेक्षित सूचना भेज दी है। हम यह नहीं मानते हैं कि यह सूचना हम अन्य संगठनों को भी भेजें, क्योंकि अधिकतर मामलों में सूचना अत्यन्त गोपनीय होती है।
- (ii) हमारी प्रशुल्क वृद्धि का जेएनपीटी की प्रस्तावित किसी भी वृद्धि से कोई संबंध नहीं है। दुर्भाग्यवश, यह ऐसा समय है कि जब एक ही वर्ष में टीएमपी द्वारा दो प्रस्ताव प्राप्त किए गए हैं। एनएसआईसीटी प्रशुल्क में वृद्धि वित्तीय आधार पर कंपनी को पर्याप्त आय प्रदान करने के लिए करना चाहता है।
- (iii) हमें ऐसे किसी लिखित अथवा अन्य करार या किसी सरकारी नीति की जानकारी नहीं है कि निजी ऑपरेटर को सरकारी क्षेत्र के ऑपरेटर की तुलना में कम भारित करना चाहिए। किसी भी निजी पत्तन ऑपरेटर को अन्य निजी व्यवसाय की तरह निवेश पर पर्याप्त आय प्राप्त करने की अनुमति होनी चाहिए। यदि निजी ऑपरेटर को पर्याप्त आय चाहिए तो भारतीय पत्तनों में निजी निवेश को अधिक प्रोत्साहन नहीं मिलेगा।
- (iv) एनएसआईसीटी प्रति घंटा 20 चक्कर की गारंटी देता है। वस्तुतः, हम इस सीमा को आसानी से पार कर सकते हैं। ऐसी विश्वस्तरीय उत्पादकता का अर्थ है कि जहाज पत्तन में कम समय के लिए रुकता है और इस प्रकार मालभाड़ा लागत कम पड़ती है तथा माल अंतर्राष्ट्रीय बाजार में शीघ्र पहुंचता है।
- (v) एनएसआईसीटी को टर्मिनल के भीतर शिपिंग लाइन्स/पोतवणिकों के कार्मिक लगाने की आवश्यकता नहीं है। हमारे ग्राहकों को एनएसआईसीटी के प्रयोग से श्रम और अन्य लागतों की बचत होती है।
- (vi) एक बार एनएसआईसीटी टर्मिनल के भीतर आ जाने जाने पर ग्राहक के कंटेनरों और कार्गो की पूरी जिम्मेदारी हम पर होती है। ऐसा भारत में सरकारी क्षेत्र के किसी भी पत्तन में नहीं होता है।

- (vii) ऐसा लगता है कि हंसा एजेंसीज को टीएचसी के साथ हमारे प्रशुल्क का भ्रम हो गया है ।
- (viii) आईएनएसए द्वारा उठाए जा रहे 'एकाधिकार' के मुददे को हम बिल्कुल स्वीकार नहीं करते । यह विचार किसी सत्य तथ्य पर आधारित नहीं है ।
- (ix) आईएनएसए ने एक यह मामला उठाया है कि एनएसआईसीटी को प्रशुल्क बढ़ाने की अनुमति नहीं दी जाएगी, क्योंकि उत्पादन में '100% से अधिक' की वृद्धि हो चुकी है । इस तर्क का कोई वाणिज्यिक अभिप्राय नहीं है ।
- (x) आईएनएसए ने यह मुददा उठाया है कि एनएसआईसीटी पोतान्तरण प्रशुल्क में वृद्धि करने का प्रस्ताव कर रहा है, जबकि जेएनपीटी ऐसा नहीं कर रहा है । यह आईएनएसए द्वारा पहले किए गए उल्लेख के विपरीत है कि एनएसआईसीटी दरों में वृद्धि केवल इसलिए कर रहा है कि जेएनपीटी ऐसा कर रहा है । इससे हमारी यह बात सिद्ध होती है कि ग्राहक के पास एमबीपीटी-जेएनपीटी क्षेत्र में प्रशुल्क और सेवा के मामले में व्यापक विकल्प है ।
- (xi) हमने टीएएमपी को काफी पारदर्शी सूचना उपलब्ध करा दी है, जोकि इस बात को स्पष्ट उचित रहसाती है कि प्रशुल्क में वृद्धि वाणिज्यिक आधार पर प्रदान की जानी चाहिए ।
- (xii) एनएसआईसीटी का प्रयोग करने वाले ग्राहकों को लागत में बचत, विश्वसनीयता और कार्यकुशलता की दृष्टि से भारी लाभ हुआ है । इन लाभों से होने वाली क्रमिक राजस्व प्रशुल्क में होने वाली वृद्धिकारी लागतों की तुलना में काफी अधिक है ।
- (xiii) 'एकाधिकार' और "चुनौती" जैसे मावनात्मक मुददे बिना किसी उद्देश्यपरक औचित्य के उठाए जा रहे हैं । एमबीपीटी-जेएनपीटी क्षेत्र में ग्राहक के लिए लागत और सेवाओं के मामले में पर्याप्त विकल्प है ।

5.1 हमारी आगे पूछताछ के क्रम में एनएसआईसीटी ने अपने दिनांक 14 जून,2000 के पत्र द्वारा और निम्नलिखित सूचना प्रस्तुत की है :-

- (i) उन्होंने लगी हुई पूंजी और शेयरधारक निधि पर आय से संबंधित व्योरों को दर्शाने वाली एक अनुसूची प्रस्तुत की है ।
- (ii) आयातों और नियर्यातों के लिए रहरने का औसत समय क्रमशः 5 दिन और 8 दिन लिया जाता है । वर्ष 2000-01 और 2001-02 के लिए विनिमय दरें क्रमशः 45.58 रुपए और 48.31 रुपए मानी गई हैं । उन्हें रहरने के समय में किसी भारी वृद्धि की प्रत्याशा नहीं है और इसकी अन्य पत्तनों से तुलना नहीं की जा सकती ।
- (iii) ईधन की लागत और प्रति टीईयू मरम्मत लागत के संबंध में एक प्रश्न के संदर्भ में एनएसआईसीटी ने उल्लेख किया है कि ईधन की लागत 16.03 रुपए प्रति लीटर परिकलित की जानी चाहिए थी और यह माना है कि ईधन की वार्तविक लागत पर 6% मुद्रास्फीति जोड़ दी गई है । एनएसआईसीटी इस बात पर भी सहमत है कि नौकाओं के लिए ईधन लागत 16.03 रुपए प्रति लीटर परिकलित की जानी चाहिए ।
- (iv) मुंबई कार्यालय के लिए किराया, करार के अनुसार अमरीकी डालर में मूल्यवर्तित है ।
- (v) तकनीकी सेवाएं शुल्क के भुगतान के लिए करार की एक प्रति प्रस्तुत कर दी गई है ।
- (vi) एनएसआईसीटी ने उल्लेख किया है कि उनके आवेदन-पत्र में न्यूनतम वैकल्पिक कर (मैट) और लाभांश वितरण कर (डीडीटी) के प्रभाव का उल्लेख नहीं है ।

5.2 एनएसआईसीटी ने अपने दिनांक 14 जुलाई,2000 के पत्र के साथ निम्नलिखित सूचना भी प्रस्तुत की है :-

- (i) किराया करार (एनसआईसीटी निगम मुख्यालय से संबंधित) की एक प्रति ।
- (ii) 31.3.2000 को समाप्त वर्ष के लिए वास्तविक आंकड़ों और वर्ष 2000–01 और 2001–02 के लिए पूर्वानुमान आंकड़ों को दर्शाने वाले संशोधित प्रपत्र- ॥ और ॥॥ ।
- (iii) नकद बाह्य-प्रवाह विवरण ।
- (iv) लगी हुई पूंजी का ब्योरा ।

6. इस मामले में एक संयुक्त सुनवाई दिनांक 21 जुलाई,2000 को जेएनपीटी कार्यालय, मुम्बई में आयोजित की गई थी । संयुक्त सुनवाई के दौरान निम्नलिखित अनुरोध किए गए थे :-

- (i) यदि शिपिंग लाइन्स चुनौती देती है तो आपत्ति हो सकती है, परंतु अब आपत्ति किस लिए ?
- (ii) लागतें बढ़ गई हैं । हमें 2-वर्षीय चक्र पूरा होने से पहले प्रशुल्कों को संशोधित करना है ।
- (iii) गोपनीयता के कारण वित्तीय आकड़े प्रत्येक व्यक्ति को नहीं दिए जा सकते ।
- (iv) हम अर्थव्यवस्था के उदारीकरण और बाजार प्रतिस्पर्धा के संवर्धन की सरकार की नीति के प्रति वचनबद्ध हैं । हम अपनी सक्षम सेवा प्रदान करते हैं ।
- (v) पोतान्तरण में दुगुना कार्य शामिल है । इसलिए, हमने वृद्धि के लिए कहा है यद्यपि जेएनपीटी इसे नहीं चाहता ।
- (vi) हम पूर्णतः सक्षमता संबद्ध प्रशुल्क के लिए हैं । कुछ विशिष्ट प्रस्ताव आने दें । हम विचार करेंगे । परंतु सक्षम सेवा के लिए प्रीमियम होना चाहिए ।
- (vii) एनएसआईसीटी लाभ के बिना प्रचालन नहीं कर सकता । हमें कुछ लाभ भी अर्जित करना चाहिए ।
- (viii) लदे हुए और खाली कन्टेनर प्रहस्तन में समान प्रयास शामिल है । इसलिए, प्रहस्तन दर समान होनी चाहिए ।
- (ix) हम प्रहस्तन दरों में वृद्धि चाहते हैं भडारण दरों में नहीं । हम अपने यार्ड को कन्टेनरों से बिखरा हुआ नहीं रखना चाहते । 90 प्रतिशत कन्टेनर 3 दिनों के भीतर हट जाते हैं ।
- (x) भारी बैंक की दर और सीमाशुल्क की दर के बीच कोई अधिक अंतर नहीं है । परंतु सीमाशुल्क दर माह के दौरान अधिक स्थिर होती है ।
- (xi) हम एक कंपनी हैं और हमने कंपनी अधिनियम में दी गई मूल्यहास दरों के अनुसार और संविदा में की गई प्रविष्टियों के अनुसार कार्य किया है ।
- (xii) लागत विवरण को ऋण पर ब्याज को दुबारा गिनना हटाने के लिए परस्पर संबद्ध किया गया है ।
- (xiii) परिवर्ती और नियत तकनीकी सेवा फोस वैशिक व्यवहार है और इसे एफआईपीबी और भारी बैंक द्वारा आगे अनुमोदित किया जाता है ।
- (xiv) परिवर्ती तकनीकी फीस व्यय के कठिनपय तत्वों की कटौती के पूर्व अथवा बाद में लाभ पर हो सकती है । केवल प्रतिशतता अंश बढ़ जाएगा अगर यह कटौतियों के बाद है ।
- (xv) एनएसआईसीटी एक कंपनी है । हम पीएण्डओ से सेवाओं का क्रय करते हैं, हमें भुगतान करना होता है । हम महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण को यह सिद्ध कर सकते हैं ।

(xvi) वास्तविक राशियां पूर्वानुमानों से व्यापक रूप से भिन्न होती हैं। इसलिए, हमें समय-अनुसूची से पूर्व संशोधन की मांग करनी पड़ी है। विनियम दर की घट-बढ़ पर, हमने प्रवृत्ति द्वारा कार्य किया है और विशेषज्ञों से परामर्श किया है— 6 से 7 प्रतिशत मुद्रास्फीति वास्तविक है।

(xvii) हमें जेएनपीटी की दरों के साथ आबद्ध करने की आवश्यकता नहीं है। अगर महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण अन्यथा निर्णय लेता है तो हम उसका अनुपालन करेंगे।

(xviii) हम तटीय कार्गो के लिए रियायत की मांग करने का कोई औचित्य नहीं देखते। वास्तव में आर्थिक सहायता समाप्त की जा रही है। अगर तटीय ट्रैफिक के लिए आर्थिक सहायता दी जा सकती है, तो अन्यों को क्यों नहीं।

(xix) मुफ्त सेवा पर लाइनों और टर्मिनल आपरेटरों के बीच विशेष संविदात्मक व्यवस्था हो सकती है। परंतु लागतें होती हैं। जब तक उन्हें टर्मिनल आपरेटरों द्वारा विशेष रूप से माफ नहीं किया जाता, उनकी अवहेलना नहीं की जा सकती।

बम्बई सीमाशुल्क गृह एजेंट संघ (बीसीएचए)

एनएसआईसीटी कहता है कि वे कई मुफ्त सेवाएं दे रहे हैं। परंतु लाइनों ने व्यापार जगत को इस लाभ का एक अंश भी नहीं दिया है। महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण को इस पर गौर करना चाहिए।

कन्टेनर शिपिंग लाइन्स एसोसिएशन (सीएसएलए)

- वाणिज्यिक गोपनीयता सही है। इसके औचित्य के बारे में एक भी बात नहीं की गई है, जो कि दुर्भाग्यपूर्ण है।
- एनएसआईसीटी का अभिप्राय यह कहते हुए कि लाइन्स भी एकजुट हो जाते हैं, मुददे को निजी बनाना रहा है, जो सही नहीं है। दोनों तुलनीय नहीं हैं। नौवहन का नियंत्रण आपूर्ति और मांग की शक्तियों द्वारा होता है। पत्तन के पक्ष की ओर से ऐसा नहीं है।
- जेएनपीटी और एनएसआईसीटी के प्रस्ताव समान हैं। असाधारण रूप से एक अनुरूपता। वे प्रतिस्पर्धा की प्रवृत्ति को नुकसान पहुंचा रहे हैं।
- एनएसआईसीटी का प्रस्ताव समय-अनुसूची से पूर्व है। औचित्य कहा है।
- लागतें नहीं बढ़ी हैं। एनएसआईसीटी ने स्पष्टतः अच्छी तरह योजना नहीं बनाई है।
- जेएनपीटी और एनएसआईसीटी के बीच कुछ आपसी समझ है। क्या एनएसआईसीटी के लिए वृद्धि करना एकमात्र इसलिए आवश्यक है कि जेएनपीटी ने वृद्धि की है?
- एनएसआईसीटी निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क पर कुछ घटक हैं, जिन्हें सुधारा जा सकता है। इसे कन्टेनरों के प्रति घंटे संचलन से संबद्ध किया जा सकता है।
- लदे/खाली के लिए प्रभार समान नहीं हो सकते।

वेस्टर्न इंडिया शिपर्स एसोसिएशन (डब्ल्यूआईएसए)

प्रस्ताव मात्र समान नहीं है, वे एकदम वही हैं। यह अकल्पनीय है कि क्षमता के उच्च स्तर के बायजूद, एनएसआईसीटी उसी वृद्धि का प्रस्ताव करता है, जिसका जेएनपीटी प्रस्ताव करता है।

भारतीय नौवहन निगम (एससीआई)

पोतान्तरण कन्टेनर के प्रहस्तन के लिए जेएनपीटी के लिए एक और एनएसआईसीटी के लिए दूसरी व्यवस्था नहीं हो सकती। यह लाइनों के लिए परिहार्य कठिनाइयां उत्पन्न करेगा।

भारतीय राष्ट्रीय पोतस्वामी संघ (आईएनएसए)

- (i) हमारे पास कोई आंकड़ा नहीं है। हम महापत्तन प्राधिकरण से यहां तक कि समय—अनुसूची से पूर्व संशोधन पर अपनी बुद्धि से निर्णय लेने का अनुरोध करते हैं। महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण को अपने विवेक पर निर्णय करना है।
- (ii) एनएसआईसीटी के पास स्वयं अपने प्रशुल्क का प्रस्ताव करने की स्वतंत्रता रहने दें। इसे जेएनपीटी की दरों से आबद्ध नहीं किया जाए। उनकी दरें मिन्न होनी चाहिए। उनका कार्यनिष्पादन मानक मिन्न होना चाहिए।
- (iii) जेएनपीटी और एनएसआईसीटी के प्रस्तावों की अनुरूपता एकाधिकारवादी कुशलता के कारण है। महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण को इस मुददे पर साक्षानीपूर्वक गौर करना चाहिए।
- (iv) तटीय वीआरसी रियायत प्राप्त करते हैं। पहले सभी कन्टेनर केवल विदेश व्यापार में थे। इस कारण तटीय कन्टेनरों के लिए कोई रियायत नहीं दी गई थी। यह स्थिति आज मिन्न है।
- (v) हमारे पास कोई आंकड़ा नहीं है। कृपया औचित्य सुनिश्चित करें।
- (vi) बोली देने के समय, जेएनपीटी की दर को एनएसआईसीटी के लिए आधार के रूप में माना गया था। बोली देने के ठीक पूर्व, जेएनपीटी ने अपने प्रशुल्कों में 33 प्रतिशत की वृद्धि कर दी। इसलिए, यह एनएसआईसीटी के लिए लाभ है। बोली दस्तावेजों में डॉलर मूल्यवर्ग का वर्णन नहीं किया गया। उन्होंने इसे बाद में प्राप्त किया। इसलिए, यह उनके लिए दूसरा लाभ है। अब ये जेएनपीटी की वृद्धि, जो तीसरा लाभ है, का अनुसरण कर रहे हैं।

मुख्य और न्हावा-शेषा शिप-इंटरमॉडल एजेंट एसोसिएशन (एमएएनएसए)

- (i) हम वाणिज्यिक गोपनीयता मानते हैं। परंतु उसके नाम में कृपया सभी सूचना को परिचालन से नहीं रोकें।
- (ii) तकनीकी सेवा फीस किसी तीसरी पार्टी द्वारा प्रभारित नहीं की जाती। इसे प्रवर्तक द्वारा लिया जाता है। क्या यह वैध है?

जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी)

- (i) योजना बनाना एक सीमांतिक कार्यकलाप है। एनएसआईसीटी कोई विशेष कार्य नहीं कर रहा है। इसके लिए कोई अतिरिक्त फीस नहीं होनी चाहिए।
- (ii) सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों के उत्पादकता मानदंडों में स्वयं अपनी बाधाएं हो सकती हैं। जेएनपीटी की एनएसआईसीटी के साथ शत-प्रतिशत तुलना संभव नहीं है।

7. एनएसआईसीटी ने अपने दिनांक 19 जुलाई, 2000 के पत्र द्वारा निम्नलिखित बिंदुओं पर आगे सूचना/दस्तावेज प्रस्तुत किया है :-

- (i) रुपए और अमरीकी डॉलर ऋणों पर ब्याज का ब्योरा।
- (ii) विविध व्यय (बट्टे खाते डाले गए प्रारंभिक/प्रचालन—पूर्व व्यय) का ब्योरा।
- (iii) प्रचालक और गैर-प्रचालक परिसंपत्तियों का मूल्यहास।
- (iv) प्रबंधन ऊपरिव्यय।

8.1 हमारे द्वारा उठाए गए और प्रश्नों का प्रत्युत्तर देते हुए एनएसआईसीटी ने अपने दिनांक 3 अगस्त, 2000 के पत्र द्वारा निम्नलिखित अतिरिक्त दस्तावेज़/सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत किए हैं :—

- (i) वर्ष 1999–2000 के लिए गैर-लेखापरीक्षित लेखे ।
- (ii) सुधारे गए लागत विवरण ।
- (iii) कर्मचारी लागत, परामर्शी फीस आदि में वृद्धि का औचित्य ।
- (iv) परिसंपत्तियों के मूल्यहास, तकनीकी सेवा फीस के भुगतान पर स्पष्टीकरण ।
- (v) ऋण करारों की प्रतियां ।
- (vi) 30 वर्षीय परियोजना आईआरआर परिकलन ।

8.2 एनएसआईसीटी ने अने दिनांक 30 अगस्त, 2000 के पत्र द्वारा पी/एल लेखे में कर का परिकलन, कार्यशील पूँजी, तरजीही शेयर निर्गम की घट-बढ़ आदि जैसे कुछ मुद्दों पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण दिया है। इसने पीएण्डओ पोदर्स इंडिया प्राइवेट लिमिटेड और मैसस स्पीडी ट्रांसपोर्ट के बीच लीब और लाइसेंस करार की एक प्रति भी प्रस्तुत की है।

9. इस मामले की जांच पड़ताल के दौरान एकत्रित समग्र सूचना और समग्र ध्यान दिए जाने के आधार पर निम्नलिखित स्थिति उभरती है :—

- (i) अपना प्रचालन प्रारंभ करने के समय, एनएसआईसीटी ने जेएनपीटी के अधिसूचित प्रशुल्क अपनाने का चयन किया था। एनएसआईसीटी का मौजूदा प्रस्ताव उसके अपने लागत निर्धारण और प्रचालन की अनुभानित मात्रा पर आधारित है। यह पहले जेएनपीटी के प्रशुल्क का अनुपालन करने के लिए अपनाए गए दृष्टिकोण से विपर्यन करने योग्य बनाता है। दिसम्बर, 1998 में एनएसआईसीटी के मौजूदा प्रशुल्क को अनुमोदित करते हुए प्राधिकरण ने अवलोकन किया था कि यह एनएसआईसीटी से आवश्यक रूप से केवल रियायत करार के संदर्भ में एक प्रस्ताव बनाने की अपेक्षा कर सकता है अगर यह ऐसा करना आवश्यक पाता है। यह अवलोकन इस तर्क पर आधारित था कि दोनों पार्टीयों के बीच कोई भी रियायत करार प्रशुल्क अनुमोदित करने के लिए प्राधिकरण की सांविधिक शक्तियों को नहीं रोक सकता। ऐसा करार कानून के अधीन किसी पटटेदार को उपलब्ध अधिकारों को भी वापस नहीं ले सकता। इस परिप्रेक्ष्य के दृष्टिगत यह प्रस्ताव एनएसआईसीटी द्वारा सही दिशा में उठाया गया कदम है।
- (ii) संयुक्त सुनवाई के दौरान, लगभग सभी प्रयोक्ता एनएसआईसीटी के प्रस्ताव पर यह दावा करते हुए कि यह समयपूर्व था, आपत्ति करने में सर्वसम्मत थे, वर्षोंकि मौजूदा प्रशुल्क दिसम्बर, 1998 में अनुमोदित किए गए थे और उन्हें दो वर्षों के लिए कैध रहना था। यह मानना होगा कि एनएसआईसीटी का मौजूदा प्रशुल्क उसके अपने लागत-निर्धारण पर आधारित नहीं है, परंतु वह जेएनपीटी के प्रशुल्कों को अपनाया जाना है। एनएसआईसीटी का तात्कालिक प्रस्ताव इसके प्रचालन लागत और प्राप्त अनुभवों पर आधारित है। यह उल्लेखनीय है कि दिसम्बर, 1998 में मौजूदा प्रशुल्क अनुमोदित करते समय प्राधिकरण ने इस अवलोकन के साथ कि यह भलाई के लिए समय-अनुसूची से पूर्व भी संशोधन के प्रस्ताव पर विचार करेगा, दो वर्षों की कैधता अवधि निर्धारित की थी। प्रसंगवश, अब अनुमोदित किया जाने वाला संशोधन समय-अनुसूची से केवल दो महीने पूर्व होगा। इसे देखते हुए, दो-वर्ष की समय-अनुसूची से पूर्व प्रशुल्क का संशोधन करने के लिए एनएसआईसीटी के मौजूदा प्रस्ताव पर विचार करने में संभवतः कोई आपत्ति नहीं हो सकती।
- (iii) प्रयोक्ताओं ने यह कहते हुए आपत्ति उठाई है कि एनएसआईसीटी का प्रस्ताव किसी समर्थनकारी औचित्य (लागत आंकड़ों के साथ) के बिना है। यह आपत्ति सही नहीं है। एनएसआईसीटी ने

निर्धारित प्रपत्र में लागत निर्धारण संबंधी ब्योरे प्रस्तुत किए हैं। इन ब्योरों को हमारे द्वारा वाणिज्यिक रूप से संवेदी कुछ सूचना की गोपनीयता बनाए रखने के लिए एनएसआईसीटी के अनुरोध के दृष्टिगत सभी प्रयोक्ताओं को परिचालित नहीं किया गया। तथापि, प्राधिकरण द्वारा जैसी कार्यविधि अपनाई जाती है, सूचना की विश्वसनीयता और प्रस्ताव का औचित्य सुनिश्चित करने के लिए हमारे द्वारा ऐसे ब्योरों की संवीक्षा की गई है।

- (iv) जेएनपीटी और एनएसआईसीटी दोनों ने समरूप वृद्धि द्वारा और एक ही समय प्रशुल्कों के संशोधन के प्रस्ताव सहित इस प्राधिकरण से अनुरोध किया है। अधिकांश पत्तन प्रयोक्ताओं ने इसे प्रतिस्पर्धा संवर्धित करने के लिए निजीकरण के उद्देश्य को समाप्त करने वाली एक असाधारण अनुरूपता का नाम दिया है। यहां तक कि अगर यह इच्छापूर्वक अनुरूपता नहीं है, यह घटना पत्तन/टर्मिनल प्रचालकों द्वारा प्राप्त किए जा रहे एकाधिकारवादी अवसरों को इंगित करती है, और प्रशुल्क विनियमन के लिए आवश्यकता को सुदृढ़ करती है।
- (v) एनएसआईसीटी द्वारा प्रस्तुत यातायात और आय संबंधी पूर्वानुमानों पर किसी संशोधन के बिना इस विश्लेषण के लिए विश्वास किया गया है। यह एनएसआईसीटी प्रचालन की सीमित अवधि और अनुमान के परीक्षण और वैधीकरण के लिए किसी अन्य विश्वस्त खोत से आंकड़े की अनुपलब्धता के दृष्टिगत आवश्यक हो गया है। अगर इस दृष्टिकोण को टर्मिनल ऑपरेटर के प्रशुल्क के आगामी संशोधन के दौरान समीक्षा के समय कोई व्यर्थ लाभ देना प्रतीत हुआ तो टर्मिनल ऑपरेटर को प्राप्त किसी व्यर्थ लाभ को प्रशुल्क में भावी संशोधन के एवज में समर्जित किया जा सकता है।
- (vi) एनएसआईसीटी द्वारा किए गए यातायात पूर्वानुमान की संवीक्षा से अधिक आयाम और रिस्टो कन्टेनरों के शुपुट के परिकलन में कुछ छोटी अंकगणितीय त्रुटियों का पता चलता है। इसका परिणाम उपस्कर के प्रचालन और अनुरक्षण लागत के अनुमान में अतिश्योक्ति हुआ। इन त्रुटियों को हमारे विश्लेषण में नहीं सुधारा गया है, क्योंकि इनका अंतिम प्रभाव सीमातिक है।
- (vii) पत्तन न्यासों के मामले में इस प्राधिकरण द्वारा अनुभूत्य व्यय के अनुमान में 10 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि की बजाय एनएसआईसीटी ने मुद्रास्फीति केलिए समायोजन के साथ यातायात की मात्रा में परिवर्तन के संदर्भ में व्यय का अनुमान लगाया है। एनएसआईसीटी ने व्यय के भावी अनुमान के लिए प्रयोग किए जाने हेतु मुद्रास्फीति की दर (7.02 प्रतिशत) निकालने के लिए 5 वर्षीय औसत का अनुपालन किया है। एनएसआईसीटी द्वारा अपनाया गया यह दृष्टिकोण स्थीकार्य प्रतीत होती है। इसी प्रकार, एनएसआईसीटी ने बताया है कि आय और व्यय के अनुमान के लिए उसके द्वारा मानी गई विदेशी मुद्रा दर विशेषज्ञों के साथ उसके परामर्श पर आधारित है और पिछले ४ महीने के दौरान विनियम दर के घटबढ़ की वर्तमान प्रवृत्ति इसके औचित्य की पुष्टि करती है।
- (viii) एनएसआईसीटी द्वारा प्रस्तुत अनुमानों की संवीक्षा के दौरान यह देखा गया है कि परामर्श फीस, कर्मचारियों की लागत और नौकाओं के अनुरक्षण व्यय के लिए अनुमानित व्यय कुछ अधिक पाए गए हैं। दिलचस्प रूप से इन व्यय, विशेषकर कर्मचारियों की लागत के अनुमान में यहां तक कि इस प्रस्ताव के लंबित रहने के दौरान भी उर्ध्वमुखी संशोधन हुआ है। एनएसआईसीटी ने अपनी वृद्धि का औचित्य बताने के लिए कई स्पष्टीकरण प्रस्तुत किए हैं। यातायात और आय के पूर्वानुमान के संबंध में जैसाकि उपर उल्लेख किया जा चुका है, इस शर्त के अधीन कि प्रशुल्क के आगामी संशोधन के समय वास्तविक राशि का सत्यापन किया जाएगा और अगर व्यापक विपर्थन देखा जाता है तो गलत अनुमान के कारण टर्मिनल ऑपरेटर को प्राप्त संचयी लाभ, यदि कोई है का प्रशुल्क की भावी वृद्धि में समर्जित किया जा सकता है, एनएसआईसीटी द्वारा दिए गए व्यय के पूर्वानुमान को स्थीकार कर सकता है।

(ix) एनएसआईसीटी के केंद्रीय कार्यालय के लिए देय किराए को एनएसआईसीटी द्वारा पीएण्डओ पोट्स (इंडिया) प्राइवेट लिमिटेड के साथ किए गए करार के अनुसार डॉलर मूल्यवर्गीत बताया जाता है। एनएसआईसीटी ने उल्लेख किया है कि पट्टादाता ने विदेशी वाणिज्यिक उद्धार, जिन्हें विनियम दर में घट-बढ़ के अधीन वापस अदा करना अपेक्षित है, लेकن कार्यालय पट्टा और आंतरिक विकास को निधि प्रदान किया है। एनएसआईसीटी के तर्क में कोई गुणावगुण प्रतीत नहीं होता। पट्टा करार में उपबंधों के होते हुए भी हम प्रशुल्क निकालने के प्रयोजन के लिए लागत परिकलन में शामिल किए जाने वाले कार्यालय परिसर के किराए के लिए डॉलर मूल्यवर्गीकरण की अनुमति नहीं दे सकते। हमारे विश्लेषण में डॉलर की दर में घट-बढ़ के प्रभाव पर विचार नहीं किया गया है और प्रतिमाह 6 लाख रुपए की नियत राशि की अनुमति दी गई है।

(x) एनएसआईसीटी द्वारा प्रस्तुत लागत अनुमान में मैसर्स पीएण्डओ आस्ट्रेलिया पीटीवाई लिमिटेड को तकनीकी सेवा फीस के भुगतान के लिए उपबंध विहित हैं, जो आशिक रूप से प्रति वर्ष नियत भुगतान के रूप में और आशिक रूप से वर्ष के दौरान उत्पादित ब्याज, मूल्यहास, कर आदि पूर्वलाभ पर निर्भर करते हुए परिवर्ती फीस की प्रकृति में है। एनएसआईसीटी ने बताया है कि यह पीएण्डओ आस्ट्रेलिया पीटीवाई लिमिटेड द्वारा प्रदान की गई सेवाओं के लिए अदा की गई फीस है और शर्तों को एफआईपीबी तथा साथ ही भा०रि०ब०० द्वारा अनुमोदित किया गया है। एनएसआईसीटी ने यह भी उल्लेख किया है कि यह भुगतान अद्यतन प्रौद्योगिकी और कार्यविधि, जिसका परिणाम बेहतर उत्पादकता और आय होगा, प्रदान करने के लिए प्रौद्योगिकी प्रदाता को एक प्रोत्साहन के रूप में कार्य करता है। यह देखा गया है कि इस भुगतान का अनुमान एनएसआईसीटी और पीएण्डओ आस्ट्रेलिया के बीच संगत करार में निर्दिष्ट राशि के आधिक्य में है। स्पष्टीकरण देने का अनुरोध करने पर एनएसआईसीटी ने पुष्टि की कि तकनीकी सेवा फीस कर को घटाकर अदा की जाती है, जिसके लिए भारत सरकार से आवश्यक अनुमोदन प्राप्त हो गया है। देय कर को जोड़ने के परिणामस्वरूप तकनीकी सेवा फीस की राशि और प्रतिशतता करार में निर्दिष्ट किए गए से अधिक है।

यह मानना होगा कि कन्टेनर टर्मिनल के विकास और प्रचालन के लिए बीओटी संविदा पीएण्डओ आस्ट्रेलिया की विशेषज्ञता और साख के आधार पर पीएण्डओ आस्ट्रेलिया पीटीवाई लिमिटेड के नेतृत्व वाले परिसंघ को प्रदान की गई है। एनएसआईसीटी रियायत करार में यथासंकल्पित एक परवर्ती सृजन है। हम यह पाते हैं कि तकनीकी सेवा फीस का प्रदान की गई सेवाओं से कोई संबंध नहीं है। यह अनिवार्य रूप से प्रवर्तक को देय लाभांश की प्रकृति में अधिक है। इसके अतिरिक्त, लाभ की प्रतिशतता के रूप में परिवर्ती तकनीकी सेवा फीस का निर्धारण और करों को जोड़ने की पद्धति इस विचार को पुनर्बलित करती है। किसी भी महापत्तन में इसी प्रकार स्थापित कोई भी निजी टर्मिनल आपरेटर मुख्य प्रवर्तक को तकनीकी सेवा फीस अदा करने की पद्धति का अनुपालन नहीं कर रहा है, यह देखा गया है कि बीओटी करार प्रवर्तक की विशेषज्ञता के आधार पर प्रदान किया गया है और प्रवर्तक से संबंधित रियायत करार के अधीन स्थापित भारतीय कंपनी को तकनीकी विशेषज्ञता प्रदान करना अपेक्षित है।

एफआईपीबी और भा०रि०ब०० द्वारा दी गई स्थीकृति को इस भुगतान के प्रत्यायोजन की अनुमति के रूप में देखा जा सकता है। जहां हम ऐसे प्रत्यायोजन की उपयुक्तता पर प्रश्नविन्द्वन्द्व नहीं लगाना चाहते, यहीं प्राधिकरण इस भुगतान को प्रशुल्क के निर्धारण के लिए लागत अवयव के रूप में नहीं मान सकता। यह उल्लेखनीय है कि यह भुगतान निश्चित रूप से लगाई गई पूँजी पर आय की प्रकृति में है और इसे आय के एक भाग के रूप में मानने की आवश्यकता है।

(xi) एनएसआईसीटी ने स्पष्टीकरण दिया है कि इसने उस सीमा, जहां समयावधि के आधार पर मूल्यहास कंपनी अधिनियम में निर्दिष्ट अथवा प्रबंधन द्वारा निर्णीत से कम है, को छोड़कर लाइसेंस

करार में यथा निर्दिष्ट मूल्यहास के निर्धारण के प्रयोजन के लिए पूंजीगत परिसंपत्तियों की अवधि अपनाई है। भारत सरकार विभिन्न किस्म के कार्गो-प्रहस्तन उपस्कर और पत्तन प्रचालन में लगाए गए फ्लोटिंग क्राफ्ट केलिए समयावधि मानदंडों को निर्धारित करते हुए सभी महापत्तनों को दिशानिर्देश जारी कर चुकी है। पूंजीगत परिसंपत्तियों का मूल्यहास निकालने के लिए सभी महापत्तनों द्वारा इन मानदंडों का समरूप अनुपालन किया जा रहा है, और तदनुसार इनपर प्राधिकरण द्वारा प्रशुल्क निर्धारण के लिए विचार किया जाता है। तथापि, एनएसआईसीटी, एक पब्लिक लिमिटेड कंपनी है, जिसे अपना लेखा कंपनी अधिनियम और आयकर अधिनियम के उपबंधों के अनुरूप रखना होता है। भारत सरकार द्वारा नियत विभिन्न परिसंपत्तियों के समयावधि मानदंड महापत्तनों के संगत है, जो निगम कर अदा करने योग्य नहीं हैं। इसके विपरीत कंपनी अधिनियम किसी कंपनी की निगम कर देयता का पता लगाता है और तदनुसार विभिन्न परिसंपत्तियों के लिए मूल्यहास की दरें निर्दिष्ट करता है। इसलिए, यह निर्णय किया जाता है कि पत्तन कंपनियों के मामले में, कंपनी अधिनियम में किए गए मूल्यहास मानदंड अथवा रियायत करार में निर्धारित परिसंपत्तियों की समयावधि, इनमें से जो भी कम हो, को प्रशुल्क निर्धारण के प्रयोजन के लिए मूल्यहास लागत निकालने हितु हिसाब में लिया जाएगा। इसे देखते हुए एनएसआईसीटी द्वारा इस संबंध में अपनाया गया दृष्टिकोण स्वीकार्य पाया जाता है।

एनएसआईसीटी की मूल्यहास अनुसूची में बर्थ के मूल्यहास का प्रावधान विहित है। यद्यपि एनएसआईसीटी ने इन बर्थों के सृजन में अपनी निधियों का निवेश किया है, इन बर्थों के प्रयोग के लिए बर्थ किराया प्रभार जेएनपीटी द्वारा लगाया और संग्रहित किया गया है। निवेश की यह विसंगत स्थिति वास्तव में एनएसआईसीटी के इन बर्थों के लिए दो बार-एक बार जेएनपीटी को बर्थ किराया प्रभार के रूप में, और पुनः एनएसआईसीटी को कन्टेनर प्रहस्तन प्रभारों के भाग के रूप में मुगातान करने वाले प्रयोक्ताओं में रूपान्तरित हो जाती है क्योंकि इसमें इस परिसंपत्ति के मूल्यहास के लिए लागत अवयव और इन बर्थों के सृजन में किए गए निवेश पर आय शामिल होती है। हमारे द्वारा बल दिए गए सिद्धांत के कारण बहुत युक्तिसंगत और उचित व्यवस्था नहीं पाते। तथापि, इस तात्कालिक मामले में हम अपने लागत विश्लेषण में इन बर्थों पर 'मूल्यहास' और 'आय' नहीं मान सकते क्योंकि पहले से लागू रियायत करार को परिवर्तित करने के लिए हमारे द्वारा कुछ नहीं किया जा सकता।

(xii) एनएसआईसीटी ने देय कर के प्रशुल्क के माध्यम से वसूली की भी मांग की है। तदनुसार, इसने न्यूनतम टैकल्पिक कर और लाभांश वितरण कर के मुगातान के लिए लागत अनुमान प्रावधानों में शामिल किया है। लागत अवयव के रूप में लाभांश वितरण कर पर विचार करने का कोई औचित्य प्रतीत नहीं होता क्योंकि यह वास्तव में शेयरधारकों की ओर से अदा किया गया है/देय है और यह खोत पर कर की कटौती के समान है। न्यूनतम टैकल्पिक कर के संबंध में, यह मानना होगा कि कर की दरें आवधिक परिवर्तनों के अधीन हैं और कर के लिए बहिर्प्रयाह कंपनी द्वारा अर्जित किए जाने वालेलाभ का कार्य है। ऐसा होते हुए, प्रशुल्क निर्धारण के लिए पहले ही इस देयता का अनुमान समस्या खड़ी कर सकता है। इसलिए निवल अधिशेष अनुमान से कराधान के प्रभाव को निकालना उचित हो सकता है। अगर इसे नहीं किया गया तो इविवटी पर उच्चतर कर-पूर्व आय के निर्धारण द्वारा पर्याप्त प्रतिपूर्ति की अनुमति देनेकी आवश्यकता होगी।

भारतीय दूरसंचार विनियामक प्राधिकरण (टीआरएआई) प्रशुल्क के निर्धारण के लिए प्रचालकों के लाभ पर कराधान के प्रभाव पर विचार नहीं करता। इसी प्रकार, उपर जो वर्णन किया गया है उसकी पृष्ठभूमि में लागत विवरण के हमारे विश्लेषण में हमने भी लाभ पर कराधान के प्रभाव को छोड़ दिया है।

(xiii) इस प्रस्ताव ने निजी बीओटी प्रचालकों को अनुमति दिए जाने वाले लगाई गई पूँजी पर आय से संबंधित बहुत महत्वपूर्ण मुददा उठा दिया। महापत्तनों के मामले में प्राधिकरण पत्तन को सरकार द्वारा उधार दी जाने वाली निधियों के दर और नवीकरण निधि में 3 प्रतिशत अंशदान और एक विकास निधि में 3 प्रतिशत अंशदान के बराबर लगाई गई पूँजी पर आय की अनुमति देता रहा है। चूंकि, भारत सरकार की उधार देने की वर्तमान दर 13.5 प्रतिशत है इसलिए इस वर्ष अनुमोदित महापत्तनों को प्रशुल्क संशोधन के लिए प्रस्तावों में लगाई गई पूँजी पर (13.5+3+3) 19.5 प्रतिशत की आय की अनुमति दी गई है।

महापत्तनों और निजी टर्मिनल प्रचालकों का पूँजीगत ढांचा समान नहीं है। जबकि महापत्तन, परिसंपत्तियों का वित्तोषण ऋण और आंतरिक संसाधनों करते हैं, निजी टर्मिनल प्रचालक ऋण और इकिवटी के माध्यम से निधियां जुटाते हैं। निधियों के विभिन्न खोतों की लागत निजी प्रचालकों के मामले में सरलतापूर्वक पता लगाने योग्य है। तथापि, यह मानना होगा कि प्राधिकरण ने निजी टर्मिनल प्रचालकों को अनुमत्य निवेश पर आय के संबंध में औरी तक पूर्णतः भिन्न मॉडल/दृष्टिकोण से बिल्कुल अलग होना सुविधाजनक रूप से संभव नहीं हो सका। फिर भी, बीओटी परियोजनाओं के संगत कुछ बुनियादी मुददों की शुरूआत और उन पर विचार करना संभव होगा।

बिल्कुल नए मॉडल/दृष्टिकोण का विकास संभवतः दीर्घावधिक परिप्रेक्ष्य के साथ एक पृथक अध्ययन के रूप में प्रहस्तन किए जाने के लिए छोड़ दिया जा सकता है। प्राधिकरण को इस मामले पर अभी भी गौर करना है। वर्तमान स्थिति ऐसे होते हुए तात्कालिक प्रस्ताव को निपटाने के लिए अंतरिम दृष्टिकोण अपनाना आवश्यक हो गया है।

(xiv) जैसाकि ऊपर इंगित किया गया है, एनएसआईसीटी ने विभिन्न खोतों से निधियां जुटाई हैं, जिसकी लागत सरलतापूर्वक पता लगाने योग्य है। ऐसा होते हुए, निवेश पर संपूर्ण आय में पूँजी की संबंधित लागत की अनुमति देना उपयुक्त होगा। यहां तक कि यद्यपि हम एक वियक्समत ऋण इकिवटी मानदंड का अनुपालन नहीं करने के कारण इस दृष्टिकोण में गुप्त संकट के प्रति पूर्णतः अवगत हैं फिर भी अंतरिक तौर पर हम इस मामले में प्राप्त ऋण इकिवटी के 1:1 के अनुपात को स्थीकार करते हुए पूँजी के संबंधित खोतों की लागत को अनुमति देने के दृष्टिकोण को अपना सकते हैं। महत्वपूर्ण रूप से भारतीय दूरसंचार विनियामक प्राधिकरण भी दूरसंचार क्षेत्र के लिए उचित ऋण-इकिवटी के रूप में 1:1 को मानता है।

(xv) ऊपर किए गए विचार-विमर्श के दृष्टिगत निवेश पर आय में माने जाने के लिए पात्र एनएसआईसीटी द्वारा अधिप्राप्त निधियों के विभिन्न खोतों की लागत निम्नलिखित दिखाई देती है:-

- (क) ऋण वर्ष के दौरान देय वास्तविक ब्याज।
- (ख) तरजीही शेयर: देय लाभांश की अपनाई गई दर अर्थात् 14 प्रतिशत, जो विनियामक (सेबी) द्वारा निर्धारित 15 प्रतिशत की दर से नीचे है।
- (ग) इकिवटी शेयर: परिभाषा द्वारा इकिवटी शेयर की लागत का निर्धारण बाजार के अनुमान द्वारा होता है। बहुत कम निजी टर्मिनल प्रचालक अभी तक पत्तन क्षेत्र में ग्रवेश कर पाए हैं और कुछ समय से ही प्रचालन कर रहे हैं। इससे इकिवटी पर आय के बाजार अनुमानों को मापने की समस्या खड़ी हो जाती है। महापत्तनों के मामले में, प्राधिकरण 19.5 प्रतिशत की आय की अनुमति दे रहा है। भारतीय दूरसंचार विनियामक प्राधिकरण प्रशुल्क निर्धारण के लिए इकिवटी पर 20 प्रतिशत की आय पर भी लिफ्ट कर रहा है। विशेषकर कि पूँजी की लागत के विषय पर विशेषज्ञ कंसलेट फर्म्स इंक क्राइसिल और प्राइसवार हाउस, कूपर द्वारा किए गए अध्ययनों पर उपलब्ध रिपोर्ट भी इस आकड़े को लगभग 20 प्रतिशत पर अथवा उसके लगभग बताती है।

ऐसा होते हुए तात्कालिक मामले में इकियटी पर 20 प्रतिशत आय मानना उचित हो सकता है।

- (xvi) एनएसआईसीटी ने विदेशी मुद्रा दर में घट-बढ़ पर विचार करते हुए अशोधित विदेशी मुद्रा ऋण से संबंधित विदेशी मुद्रा हानि पर निवेश पर आय का भी दावा किया है। एनएसआईसीटी द्वारा अपनाए गए दृष्टिकोण को सही नहीं कहा जा सकता। एनएसआईसीटी अधिक से अधिक वर्ष के दौरान वापसी-अदायगी योग्य विदेशी मुद्रा ऋण की किस्त के संबंध में ही विदेशी मुद्रा दर में घट-बढ़ के कारण हुई हानि का दावा कर सकता है।
- (xvii) एनएसआईसीटी ने पूरे 2000–2001 के लिए वरीयता शेयरों पर आय का दावा किया है। इस संबंध में एनएसआईसीटी द्वारा प्रस्तुत की गई सूचना इंगित करती है कि वरीयता शेयर अभी तक जारी नहीं किए गए हैं और इनके शीघ्र ही आवंटित किए जाने की आशा है। इसे देखते हुए एनएसआईसीटी पूरे वर्ष के लिए उनपर आय का दावा नहीं कर सकता। तदनुसार, हमारे विश्लेषण में हमने वर्ष 2000–2001 के एक भाग के लिए ही वरीयता शेयरों पर आय की अनुमति दी है।
- (xviii) रियायत करार एनएसआईसीटी के टर्मिनल के लिए 6.5 मिलियन टीईयू क्षमता की संकल्पना करता है। यहां तक कि यद्यपि एनएसआईसीटी ने इस क्षमता को प्राप्त करने के लिए अपेक्षित पूँजी को पूर्णतः लगा दिया है, वर्ष 2000–2001 और 2001–2002 के लिए औसत क्षमता उपयोग लगभग 82 प्रतिशत है। चूंकि टर्मिनल की निर्दिष्ट क्षमता अभी भी प्राप्त की जानी है, एनएसआईसीटी संमिक्षण: शेयरधारिताओं पर अधिकतम अनुमेय आय का दावा नहीं कर सकता। न केवल पत्तन की परियोजनाओं में बल्कि किसी भी परियोजना में निवेश के संबंध में, निवेशक प्रारंभ से ही अधिकतम आय प्राप्त करने का अनुमान नहीं लगाता। ऐसा होते हुए ऊपर पैराग्राफ (xv) (ख) और (ग) में यथाउलिखित वरीयता और इकियटी शेयरों पर आय को कम करने की आवश्यकता है। हमारे विश्लेषण में हमने समीक्षाधीन अवधि के दौरान टर्मिनल के औसत क्षमता उपयोग पर विचार करते हुए वरीयता और इकियटी शेयरों पर अधिकतम 80 प्रतिशत आय की अनुमति दी है।
- (xix) एनएसआईसीटी द्वारा प्रस्तुत अनुमान वर्ष 2000–2001 के दौरान नकदी और बैंक शेष की बड़ी राशि दर्शाते हैं। यह देखा गया है कि यह शेष प्रारक्षित निधि से बहुत अधिक है। चूंकि, यह अत्यधिक नकदी धारिता निक्षिय पूँजी प्रदर्शित करती है, इसलिए हमने वरीयता और इकियटी शेयरों पर आय को मानते समय प्रारक्षित निधि शेष के आधिक्य में नकदी शेष को छोड़ दिया है।
- (xx) उपरोक्त अवलोकन और संशोधन के अधीन, एनएसआईसीटी द्वारा प्रस्तुत लागत विवरण को संशोधित कर दिया गया है। संशोधित लागत विवरण की एक प्रति अनुबंध—। के रूप में संलग्न है। संशोधित लागत विवरण संशोधन के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क से आय की प्रतिशतता के रूप में निवल धाटा वर्ष 2000–01 और 2001–02 के लिए क्रमशः 14.46 प्रतिशत और 16.78 प्रतिशत दर्शाता है। इस प्रकार औसत धाटा जिसे निवेश पर आय मानने के लिए प्रशुल्क वृद्धि के माध्यम से पूरा करना अनुमत्य है, 15.6 प्रतिशत बैठता है।
- (xxi) एनएसआईसीटी में प्रशुल्क निम्नलिखित कारणों से अधिक है:
 - (क) यद्यपि टर्मिनल प्रचालक को बर्थ का निर्माण करना होता है, उससे प्राप्त राजस्व (बर्थ किराया प्रभार) देय रौयल्टी के अतिरिक्त जेएनपीटी को प्राप्त होता है।
 - (ख) निर्मित मुख्य परिसंपत्तियों की अनुमानित समयावधि 30 वर्ष की रियायत अवधि से बहुत अधिक है। कन्टेनर प्रहस्तन उपस्कर को 18 वर्षों के बाद प्रतिस्थापित करने की अपेक्षा होती है। चूंकि, कन्टेनर टर्मिनल रियायत अवधि की समाप्ति पर पत्तन न्यास को मुफ्त

सौंपने की अपेक्षा होती है और चूंकि संविदा में पदटादाता द्वारा पुनः प्राप्त परिसंपत्तियों के लिए प्रतिपूर्ति के मुगतान के लिए कोई प्राक्घान नहीं है, इसलिए टर्मिनल प्रचालक को रियायत अवधि में अपनी लागत को पूरा करने के लिए 30 वर्ष की रियायत अवधि अधवा शेष रियायत अवधि के आधार पर मूल्याङ्कन की उच्च मात्रा पर विचार करना होता है ।

(xxii) यथाप्रस्तावित 30 प्रतिशत वर्धित दरों पर आय और वर्ष 2000–2001 / 2001–2002 के मूल्य स्तर पर लागतों – दोनों केवल थ्रूपुट में परिवर्तन और विनिमय दर में परिवर्तन की सीमा तक के आधार पर टर्मिनल प्रचालक द्वारा तैयार 30–वर्षीय वित्तीय विवरण कुल परियोजना लागत पर 14 प्रतिशत आईआरआर दर्शाता है ।

इस आधार पर आईआरआर कम है, क्योंकि विचारित रॉयल्टी मुगतान रियायत करार में दर्शाई गई दरों के आधार पर है, जो प्रचालन के प्रथम वर्ष में 47/-रुपए प्रति टीईयू से प्रगामी तौर पर रियायत अवधि के 30वें वर्ष तक 5610/-रुपए प्रति टन तक बढ़ता है । अगर रॉयल्टी मुगतान को प्रति टीईयू स्थिर दर (रायल्टी मुगतान के कुल एनपीवी और 30 वर्ष की रियायती अवधि के दौरान प्रहस्तन किए जाने वाले कुल टीईयू के आधार पर निकाली गई) पर विचार किया जाता है तो परियोजना लागत 34 प्रतिशत होगी । टर्मिनल प्रचालक के अनुसार यह केवल भाराक्रांतिक है और वास्तविक परिणाम भिन्न होगा क्योंकि रॉयल्टी का मुगतान संविदात्मक दरों पर करना होगा, यहां तक कि अगर अन्य लागतें वर्ष 2000–2001 / 2001–2002 के स्तर पर स्थिर रहती हैं ।

प्रस्तावित 30 प्रतिशत वर्धित दरों पर आय और थ्रूपुट विनिमय दर घट–बढ़ तथा साथ ही सामान्य मुद्रास्फीति के संदर्भ में वर्धित लागतों के आधार पर टर्मिनल प्रचालक द्वारा तैयार 30 वर्षीय वित्तीय विवरण कोई सकारात्मक आईआरआर नहीं दर्शाता, अगर विल्कुल किसी ऋणात्मक आईआरआर का संकेत मिलता है । तथापि, यह एक उचित संकेतक नहीं है क्योंकि अगर लागत बढ़ती है तो प्रशुल्क वृद्धि का भी पूर्वानुमान करना होगा ।

(xxiii) एनएसआईसीटी के मौजूदा कन्टेनर प्रभार लदे और खाली कन्टेनरों के लिए विभेदक दरों की अनुमति देते हैं । वर्तमान प्रस्ताव में एनएसआईसीटी ने इस विभेदक को हटाने और खाली कन्टेनरों के प्रहस्तन प्रभार को लदे हुए कन्टेनरों के समरूप लाने की मांग की है । इस कथन के समर्थन में एनएसआईसीटी ने अनुरोध किया है कि लदे हुए और खाली कन्टेनरों के प्रहस्तन में शामिल प्रयास समान होते हैं और इसलिए दरें भी समान होनी चाहिए ।

यह मानना होगा कि एनएसआईसीटी द्वारा अपनाए गए कन्टेनरों के प्रहस्तन के लिए समेकित प्रभारों में कार्गो पर घाट–शुल्क भी शामिल है । इसके अतिरिक्त, जब कन्टेनर कार्गो से लदे होते हैं तो धरोहरधारक के रूप में टर्मिनल प्रचालक को सुरक्षा और चौकीदारी की सुविधा प्रदान करनी होती है । यद्यपि, कार्गो का प्रत्यक्षतः प्रहस्तन नहीं किया जाता, कन्टेनर के साथ कार्गो का अधिक प्रयास मांगते हुए हुक प्याइंट पर प्रहस्तन किया जाता है । अगर एनएसआईसीटी का प्रस्ताव लदे हुए कन्टेनर के भीतर कार्गो को छोड़ते हुए स्थीकार कर लिया जाता है तो एनएसआईसीटी में समेकित कन्टेनर प्रहस्तन प्रभार की मांग डॉलर–मूल्यवर्गीत में की जा सकती है । इस प्राधिकरण की उल्लिखित नीति कार्गो–संबद्ध प्रभारों के डॉलर–मूल्यवर्गीत के विरुद्ध रही है । इसे देखते हुए, खाली और लदे कन्टेनरों के लिए प्रभारों को समतुल्य बनाने का एनएसआईसीटी का तर्क स्थीकार्य नहीं पाया जाता ।

(xxiv) एनएसआईसीटी ने दिनांक 1 अप्रैल 2000 से प्रशुल्क के संशोधन का अनुरोध किया है । समय–अनुसूची से पूर्व संशोधन पर विचार करते हुए मूतलकी प्रभाव से वृद्धि अनुमोदित करने का कोई औचित्य नहीं है । इसे देखते हुए, संशोधन का भारत के राजपत्र में इस आदेश की अधिसूचना की तारीख से भावी प्रभाव ही होगा ।

10. परिणामतः और उपर दिए गए कारणों से संशोधन के लिए प्रस्तावित मौजूदा प्रशुल्क मर्दों की दर में 16 प्रतिशत का उच्चमुखी संशोधन अनुमोदित किया जाता है।

11.1.1 संयुक्त सुनवाई के समय, एनएसआईसीटी ने दावा किया था कि यह एक साथ बांधने/खोलने, सामान रखने की योजना बनाने आदि जैसी कुछ मुफ्त सुविधाएं प्रदान करता है। यह मानना होगा कि जेएनपीटी समेकित प्रभार में छूट प्रदान करता है अगर उसके द्वारा ये सेवाएं प्रदान नहीं की जाती। चूंकि, एनएसआईसीटी का मौजूदा प्रशुल्क जेएनपीटी के प्रशुल्क को अपनाया जाना है, इसलिए एनएसआईसीटी का मुफ्त सेवा देने का दावा निराधार है। वास्तव में उसके द्वारा लगाया गया समेकित प्रभार इन सेवाओं की व्यवस्था के लिए है। इसे देखते हुए, एनएसआईसीटी के दरों के मान में भी इन सेवाओं के प्रदान नहीं किए जाने के मामले में 'छूट' की व्यवस्था शामिल करने की आवश्यकता होगी।

11.1.2 एनएसआईसीटी ने समेकित प्रभारों में शामिल सेवाओं के विभिन्न घटकों से संबंधित सामान्य टिप्पणी सं0 4 के अधीन मौजूदा शर्तों में संशोधन का प्रस्ताव किया है। इस प्रस्ताव को समेकित प्रभार के एक घटक के रूप में कार्यों पर घाटशुल्क को हटाना है। जब तथ्य विपरीत हो तब एनएसआईसीटी ऐसे विलोपन के लिए प्रस्ताव नहीं कर सकता। यहां यह उल्लेख करना संगत है कि अपने पूर्व आदेश में भी प्राधिकरण ने इस मुददे पर विशेष रूप से कार्यवाही की थी, जिसमें यह कहा गया था कि घाटशुल्क को शामिल नहीं करते हुए समेकित प्रभार के बारे में मात्र दावा नहीं करना इस घटक के प्रयोग के लिए पर्याप्त नहीं होगा। ऐसा होते हुए सामान्य टिप्पणी सं0 4 के अधीन मौजूदा शर्त को बांधने/खोलने, सामान रखने की योजना बनाने सहित संघटक सेवाओं को शामिल करने की इसकी परिभाषा को व्यापक रूप देने के लिए परिवर्तित करने की आवश्यकता है।

11.2 सामान्य टिप्पणी सं0 8 के अधीन मौजूदा शर्त यह निर्दिष्ट करती है कि जेएनपीटी के दरों के मान का हवाला संदेह अथवा द्विअर्थकता के मामले में विवादग्रस्त मुददों की पुष्टि करने के लिए दिया जा सकता है। एनएसआईसीटी का वर्तमान प्रस्ताव में यह प्रस्ताव विहित नहीं है। स्पष्ट रूप से यह एक चूक है, क्योंकि प्रस्तावित सामान्य टिप्पणी सं0 8 धारा 10 की मौजूदा टिप्पणी सं0 7 की पुनरुक्ति है। पीएसए एसआईसीएल की दरों का मान, जो सभी परिभाषाओं को शामिल करते हुए स्वतः स्पष्ट है, और उसका तूतीकोरिन पत्तन न्यास के दरों के मान से कोई संबंध-संदर्भ नहीं है, के समान एनएसआईसीटी के दरों के मान में प्रदान की गई सेवाओं को नियन्त्रित करने वाली शर्तों की सभी संगत परिभाषाएं विहित नहीं हैं। इस परिप्रेक्ष्य में स्पष्टीकरण के लिए जेएनपीटी की दरों के मान का हवाला देना आवश्यक हो जाता है। जब तक एनएसआईसीटी स्वतः स्पष्ट दरों का मान नहीं बनाता तब तक मौजूदा सामान्य टिप्पणी सं0 8 ज्यों की त्यों प्रतिधारित की जानी चाहिए।

12.1 जेएनपीटी और एनएसआईसीटी के बीच रियायत करार 20 चक्कर प्रति घंटे के न्यूनतम निष्पादन स्तर की संकल्पना करता है। एनएसआईसीटी के प्रशुल्क निर्धारण से संबंधित अपने पूर्व आदेश में प्राधिकरण ने इसे एक शर्त के रूप में समिलित करने के लिए निर्धारित किया था। यहां तक कि यद्यपि, इसे एक शर्त के रूप में समिलित कर लिया गया है, फिर भी इस शर्त को पूरा करने के लिए कोई दंडात्मक प्रावधान निर्धारित नहीं किया गया है। संयुक्त सुनवाई के दौरान सीएसएलए ने इस मुददे को उठाया और मौजूदा प्रशुल्क में वृद्धि के लिए शर्त के रूप में उच्च स्तरीय निष्पादन के निर्धारण के लिए समर्थन किया। एनएसआईसीटी एक क्षमता-संबद्ध प्रशुल्क के लिए भी सहमत हो गया है, परंतु उच्चतर उत्पादकता प्राप्त करने के लिए प्रीमियम की मांग की है। सीएसएलए, एनएसआईसीटी के लिए क्षमता संबद्ध प्रशुल्क मॉडल का प्रस्ताव करने के लिए सहमत हो गया। तथापि, आज तक सीएसएलए द्वारा ऐसी प्रस्तावित कोई योजना प्रस्तुत नहीं की गई है। इस प्राधिकरण की उल्लिखित नीति प्रचालनात्मक क्षमता में सुधार लाने के लिए प्रशुल्क वृद्धि का प्रयोग करने हेतु है। यह प्राधिकरण सभी महापत्तनों और पत्तन टर्मिनलों पर क्षमता-संबद्ध प्रशुल्क निर्धारित करने के पक्ष में भी है। मोरमुगाओं पत्तन न्यास (एमओपीटी) में क्षमता-संबद्ध बर्थ किराया योजना शुरू हो चुकी है और अन्य महापत्तनों को समान सिद्धांत प्रदान करना सक्रिय रूप से हमारे विचाराधीन है। इस पृष्ठभूमि में, हम एनएसआईसीटी में सी क्षमता-संबद्ध प्रशुल्क योजना निर्धारित करना चाहेंगे। तथापि, ऐसा निर्धारण अभी किए जा रहे संशोधन के साथ नहीं किया जा सकता क्योंकि ऐसी योजना बनाने के लिए संगत प्रचालनात्मक आंकड़े तत्काल उपलब्ध नहीं हैं। एनएसआईसीटी को तीन महीने के भीतर अपने

प्रयोक्ताओं से परामर्श में एक क्षमता—संबद्ध प्रशुल्क योजना बनाने के लिए कहा जाता है, जो निर्धारित सीमा से अदि एक कन्टेनर प्रहस्तन दरें प्राप्त करने के लिए प्रचालक को पुरस्कार और निर्धारित सीमा से कम निष्पादन करने के लिए दंड देगी। लगभग 24 चक्कर प्रति घंटा का निष्पादन का सतत औसत स्तर, जिसकी सूचना एनएसआईसीटी द्वारा दी गई है, निर्धारित बिंदु का निश्चय करने के लिए उचित सूचक के रूप में कार्य कर सकता है।

12.2 जहां यह पृथक क्रेनों के प्रचालन में क्षमता लाने के लिए योजना हो सकती है, यह अपने आप में पूर्ण क्षमता योजना नहीं बन सकती। पोत के दृष्टिकोण से अधिक संगत परिवर्तन अवधि होगी जो क्रेनों की इष्टतम तैनाती की भी मांग करेगी। टर्मिनल प्रचालक और लाइन्स के लिए संयुक्त रूप से दीर्घावधिक परिप्रेक्ष्य से ऐसी एक क्षमता—संबद्ध प्रशुल्क योजना बनाना आवश्यक होगा।

ऐसी व्यापक क्षमता—संबद्ध योजना बनाने के लंबित रहने तक यह प्राधिकरण अंतरिम निर्धारित बिंदु के रूप में प्रति घंटे 24 चक्कर निर्धारित करता है। कुल प्रहस्तन प्रभार को 24 द्वारा भाग देने पर प्राप्त परिणाम इकाई प्रभार होगा। ऊपर अथवा नीचे प्रत्येक चक्कर के लिए इकाई प्रभार के संदर्भ में क्रमशः प्रीमियम अथवा छूट होगी।

13. आईएनएसए ने पुनः तटीय कन्टेनरों और कार्गो को रियायत की अनुमति देने का मुददा उठाया है। तटीय यातायात के लिए कार्गो—संबद्ध प्रभारों में रियायत देना केवल एनएसआईसीटी और तटीय कन्टेनरों तक सीमित नहीं है। इस संबंध में कोई निर्णय सभी महापत्तनों और सभी तटीय यातायात को प्रभावित करेगा। एनएसआईसीटी ने इस तात्कालिक मामले में ऐसे रियायत पर आपत्ति उठाई और टर्मिनल प्रचालक द्वारा कार्गो को तटीय छुलाई के लिए आर्थिक सहायता देने की उपयुक्तता पर प्रश्न उठाया है। विभिन्न मामलों में कुछ महापत्तनों द्वारा ऐसे ही तर्क दिए गए हैं। इस प्राधिकरण ने संबंधित पत्तनों को सभी पत्तनों के समियत दृष्टिकोण के लिए भारतीय पत्तन संघ (आईपीए) के मंच पर इस मुददे पर चर्चा करने के लिए कहा है। हमें अभी भी आईपीए से प्रत्युत्तर प्राप्त करना है। प्राधिकरण ने यह भी निर्णय किया है कि यह इस संबंध में कार्रवाई करेगा अगर आईपीए का प्रत्युत्तर उचित अवधि के भीतर प्राप्त नहीं होता। जब तक यह होता है कार्गो—संबद्ध प्रभारों की पूर्व स्थिति बनाई रखी जाएगी।

14. उपरोक्त चर्चा और निर्णय के अधीन एनएसआईसीटी के मौजूदा दरों के मान को अनुबंध—।। में दी गई सीमा तक संशोधित किया जाता है।

एस. सत्यम, अध्यक्ष

[विज्ञापन/3/4/असा./143/2000]

अनुबंध- ।

**एनएसआईसीटी प्रशुल्क संशोधन
संशोधित लागत विवरण**

मर्दे	वास्तविक 1999–2000	अनुमानित	
		2001–01	2001–02
यातायात (टीईयू) (राशि लाख रुपए में)	343187	493450	579803
(I) प्रचालन आय			
संशोधन के शर्ताधीन कंटेनर आय	9,089.70	13,069.50	15,356.70
बिना संशोधन के आय	1,196.60	1,271.81	1,507.90
उप जोड़	10,286.30	14,341.30	16,864.60
व्यापार छूट	729.10	1,016.40	1,195.30
कुल कंटेनर आय	9,557.20	13,324.90	15,669.30
कंटेनर-भिन्न आय	53.26	17.40	19.30
कुल प्रचालन आय	9,610.46	13,342.30	15,688.60
(II) प्रचालन लागतें			
उपस्कर चालन लागतें	701.56	1,343.00	1,740.60
प्रचालन एवं प्रत्यक्ष मजदूरी	325.80	732.40	800.10
अनुरक्षण मजदूरी	165.20	235.90	258.30
कर्मचारी कल्याण	54.00	88.41	94.61
सामान्य प्रचालन	508.20	643.60	1,136.40
संपत्ति लागतें	253.70	198.00	198.00
सूचना प्रौद्योगिकी / संचार	173.10	174.40	184.30
प्रचालन उपस्कर मूल्यहास	1,845.50	3,139.69	3,888.81
उपस्कर किराया	227.00	205.50	219.90
तकनीकी सेवाएं	337.15	343.60	374.80
उप-जोड़	4,591.21	7,104.50	8,895.82
गैर-प्रचालन मूल्यहास	211.00	236.48	237.48
विविध व्यय	308.80	310.20	310.20
जोड़—।	5,111.01	7,651.18	9,443.50
III अधिशेष (I-II)	4,499.45	5,691.12	6,245.10
IV प्रबंध एवं सामान्य उपरिव्यय	556.60	559.60	589.90
V निवल अधिशेष (III-IV)	3,942.85	5,131.52	5,655.20

अतिरिक्त आय

VI ऋणों पर ब्याज	3,409.40	3,435.10	3,896.70
ब्याज से आय	0.00	0.00	0.00
वापसी अदायगी पर विदेशी मुद्रा हानि	270.20	18.84	95.74
VII ब्याज—पश्च निवल अधिशेष	254.25	1,677.58	1,662.76

VIII लगी हुई पूँजी

IX शेयरधारक निधि

(क) इन्विटी शेयर पूँजी	23,238.20	23,238.20	23,238.20
(ख) वरीयता शेयर पूँजी	0.00	13,000.00	13,000.00
व्यवसाय में प्रयोग न की गई राशि		4,365.84	3,944.96
कुल शेयरधारक निधि	23,238.20	31,872.36	32,293.24
X उधार निधि	31,915.10	36,061.00	36,506.90
कुल लगी हुई पूँजी	55,153.30	67,933.36	68,800.14

VII ब्याज—पश्च निवल अधिशेष

जोड़िए – तकनीकी सेवाएं शुल्क	254.25	1,677.58	1,662.76
जोड़	337.15	343.60	374.80
घटाइए – वरीयता शेयरों पर लाभांश @14% *80%	591.40	2,021.18	2,037.56
घटाइए – इन्विटी शेयरों पर लाभांश @20% *80%	0.00	639.98	1,296.94
अधिशेष घटा (लाभांश, ब्याज और तकनीकी सेवा शुल्क के बाद)	0.00	3,271.05	3,314.15
अधिशेष घटा (संशोधन के शर्ताधीन आय का प्रतिशत)	591.40	-1,889.86	-2,573.53
औसत प्रतिशत—2000–01 और 2001–02	6.51	-14.46	-16.76

अनुबंध-II

एनएसआईसीटी प्रशुल्क
दर-अनुसूची

। दर-अनुसूची के खंडों 1,2,3 और 4 में दिए गए प्रशुल्कों में निम्नवत् संशोधन किया जाता है-

कंटेनरों और कंटेनरमध्य कार्गो के प्रहस्तन और सचलन के लिए एकमुश्त प्रभार।

खंड-1 सभी सामान्य और रीफर कंटेनरों के लिए प्रभार

क पत्तन क्रेन का प्रयोग करके जलयान से यार्ड/यार्ड से जलयान तक

	<u>20'</u>	<u>40'</u> (लप्यों में)	<u>40' से अधिक</u>
लदे हुए	3,016	4,524	6,032
आईसीडी	3,016	4,524	6,032
खाली	2,426	3,654	4,872

ख यार्ड से सीएफएस/सीएफएस से यार्ड तक - सीएफएस पर परिवहन पर्यंत लिपटें

	<u>20'</u>	<u>40'</u>	<u>40' से अधिक</u>
लदे हुए	1,073	1,610	2,146
खाली	1,073	1,610	2,146

ग केथल आईसीडी के लिए यार्ड से रेल/रेल से यार्ड तक

	<u>20'</u>	<u>40'</u>	<u>40' से अधिक</u>
आईसीडी	1,508	2,262	3,016

घ यार्ड से ट्रक/ट्रक से यार्ड तक

	<u>20'</u>	<u>40'</u>	<u>40' से अधिक</u>
लदे हुए	464	696	928
खाली	464	696	928

टिप्पणी बाद में उल्लिखित किसी विशेष श्रेणी में न आने वाले सामान्य कंटेनर सामान्य किस्म के कंटेनर होते हैं।

खंड-2 सभी पोतान्तरण कंटेनरों के लिए प्रभार

क 1-3000 टीईयू

	<u>20'</u>	<u>40'</u>	<u>40' से अधिक</u>
लदे हुए	3,480	5,220	6,960
खाली	3,016	4,524	6,032

ख 3001-6000 टीईयू

	<u>20'</u>	<u>40'</u>	<u>40' से अधिक</u>
	(लपयों में)		
लदे हुए	3,248	4,872	6,496
खाली	2,784	4,176	5,568

ग 6001-9000 टीईयू

	<u>20'</u>	<u>40'</u>	<u>40' से अधिक</u>
लदे हुए	3,016	4,524	6,032
खाली	2,552	3,828	5,104

घ 9000 टीईयू से ऊपर

	<u>20'</u>	<u>40'</u>	<u>40' से अधिक</u>
लदे हुए	2,784	4,176	5,568
खाली	2,320	3,480	4,640

टिप्पणी 1. पोतान्तरण कंटेनर वह कंटेनर होता है जिसे एक जहाज से उतारा जाता है और गार्ड गे रखा जाता है तथा दूसरे जलयान से भेजा जाता है।

2. पोतान्तरण कंटेनर के रूप में घोषित कोई कंटेनर जिसे बाद में रेल अथवा सड़क द्वारा ढोया जाता है, पोतान्तरण कंटेनर नहीं कहताएगा और उसे सामान्य आयात कंटेनर समझा जाएगा तथा यथा लागू नियोरित प्रभार देय होगे।

खण्ड-3 सभी खतरनाक कंटेनरों के लिए प्रभार**क पतन फ्लेन का प्रयोग करके जहाज से यार्ड तक**

	<u>20'</u>	<u>40'</u>	<u>40' से अधिक</u>
लदे हुए	3,480	5,220	6,960
आईसीडी	3,480	5,220	6,960
टी/जहाज	3,480	5,220	6,960

ख यार्ड से सीएफएस - सीएफएस पर परियहन और लिफ्टें

	<u>20'</u>	<u>40'</u>	<u>40' से अधिक</u>
लदे हुए	1,160	1,740	2,320

ग केवल आईसीडी के लिए यार्ड से रेल तक

	<u>20'</u>	<u>40'</u>	<u>40' से अधिक</u>
आईसीडी	1,740	2,610	3,480

घ यार्ड से ट्रक

	<u>20'</u>	<u>40'</u>	<u>40' से अधिक</u>
लदे हुए	580	870	1,160

टिप्पणी आईएमओ के अंतर्गत यथा पर्माकृत खतरनाक माल से भरा कोई कंटेनर खतरनाक कंटेनर है।

अंड-4

सभी अधिक आयामी कार्गों कंटेनरों के लिए प्रभार

क पतन क्रेन का प्रयोग करके जहाज से यार्ड तक

	<u>20'</u>	<u>40'</u> (लघुयों में)	<u>40' से अधिक</u>
लदे हुए	6,032	9,048	12,064
आईसीडी	6,032	9,048	12,064
टी/जहाज	6,032	9,048	12,064
खाली	4,872	7,308	9,744

ख यार्ड से सीएफएस - सीएफएस पर परिवहन और लिफ्टें

	<u>20'</u>	<u>40'</u>	<u>40' से अधिक</u>
लदे हुए	2,146	3,219	4,292
खाली	2,146	3,219	4,292

ग केवल आईसीडी के लिए यार्ड से रेल तक

	<u>20'</u>	<u>40'</u>	<u>40' से अधिक</u>
आईसीडी	3,016	4,524	6,032
खाली	3,016	4,524	6,032

घ यार्ड से ट्रक

	<u>20'</u>	<u>40'</u>	<u>40' से अधिक</u>
लदे हुए	928	1,392	1,856
खाली	928	1,392	1,856

टिप्पणी : मानक कंटेनरों के सामान्य आकार से अधिक आयामी कार्गों को ढोने वाले कंटेनर जिनके लिए स्लिमस, शैकल्स और लिफ्टिंग बीम आदि जैसे उपकरणों की आवश्यकता होती है, को अधिक आयामी कार्गों कंटेनरों के रूप में परिभाषित किया जाता है। उनमें क्षतिग्रस्त तथा अन्य प्रकार के कंटेनर भी शामिल होते हैं, जिनके लिए विशेष उपकरणों की आवश्यकता होती है।

सामान्य टिप्पणियाँ :

1. एकमुश्त प्रभार सहित सेवाओं के विभिन्न घटकों से संबंधित यर्तमान टिप्पणी सं. 4 निम्नवत् संशोधित है :
4. निम्नलिखित घटक अर्थात् कुली, गेंटरी क्रेन का प्रयोग, स्थानांतरण क्रेन का प्रयोग, बैंधना/खोलना, नौभरण योजना आदि, कंटेनरों के वास्तविक वजन और कंटेनरबद्ध कार्गो पर माझा, परिवहन-व्यवस्था और रेलवे की आधारिक संरचना में अंशादान उपर्युक्त एकमुश्त प्रभारों में शामिल है।
2. सामान्य टिप्पणियों के अंतर्गत निम्नलिखित दो शर्तें शामिल हैं :
9. एनएसआईसीटी प्राधिकारियों की पूर्वानुमति के अनुसार अपनी व्यवस्थाओं द्वारा विभिन्न ऑपरेशनों को कार्यान्वयित करने पर पतन प्रयोक्ता छूट के हकदार होंगे। शर्तानुसार लागू छूट निम्नलिखित हैं :

(i) यदि कंटेनरों को टैंट से जहाज और जहाज से टट पर लादने/उतारने के लिए जहाज द्वारा स्थग के गियर का प्रयोग किया गया है तो प्रहस्तन प्रमारों में निम्नलिखित छूट लागू होंगी।

	20'	40'	40' से अधिक
	(छूट रूपयों में)		
लदे हुए	696	696	1,392
खाली	928	928	1,392

(ii) यदि पत्तन प्रयोक्ता निम्न स्थानों से कंटेनरों के परिवहन के लिए अपने ट्रैक्टर ट्रेलर (टीटी) का उपयोग करता है :

(क) घाट से कंटेनर यार्ड तक
अथवा
(ख) कंटेनर यार्ड से घाट तक

प्रहस्तन प्रमारों में निम्नलिखित छूट लागू होंगी।

	20'	40'	40' से अधिक
	(छूट रूपयों में)		
लदे हुए	348	348	696
खाली	522	522	696

(iii) यदि पत्तन प्रयोक्ता कंटेनरों को बॉर्डने/खोलने के कार्यों के लिए श्रमिक उपलब्ध कराता है तो प्रहस्तन प्रमारों में 35 रूपये प्रति कंटेनर की छूट लागू होंगी।

वास्तव में बॉर्डे गए कंटेनरों की संख्या पर छूट सीमित होगी।

(iv) यदि पत्तन प्रयोक्ता कंटेनरों को कंटेनर यार्ड से ट्रक अथवा ट्रक से कंटेनर यार्ड तक ले जाने के लिए अपना उपकरण लाता है तो प्रहस्तन प्रमारों में निम्नलिखित छूट लागू होंगी।

	20'	40'	40' से अधिक
	(छूट रूपयों में)		
लदे हुए	290	290	580
खाली	435	435	580

(v) निजी उपकरणों द्वारा प्रहस्तरित नगर के लिए वापिस कंटेनरों पर कोई छूट लागू नहीं होगी।

10. दक्षता संबद्ध प्रशुल्क योजना (ईएलटीएस)

(i) प्रति घाट क्रेन द्वारा प्रत्येक घंटे में कुल 24 वक्कर के निष्पादन स्तर के लिए उपरोक्त खंड 1 से 4 में उल्लिखित एकमुश्त प्रमार।

(ii) यह न्यूनतम निष्पादन स्तर इस ईएलटीएस योजना के तहत सीमा निर्धारक बिन्दु होगा।

(iii) 24 से विभाजित एकमुश्त प्रहस्तन प्रमार इस ईएलटीएस योजना के तहत यूनिट प्रमार होगा।

(iv) जलयान के लिए वास्तविक निष्पादन स्तर की तुलना सीमा निर्धारक बिन्दु से की जाएगी।

(v) यूनिट प्रमार के संदर्भ में सीमा निर्धारक बिन्दु से भवित्व प्रत्येक चक्कर पर पुरक प्रहस्तन प्रमार सामान्य प्रहस्तन प्रमार से अतिरिक्त लगाया जाएगा।

(vi) यूनिट प्रमार के संदर्भ में सामान्य प्रहस्तन प्रमार में छूट सीमा निर्धारक बिन्दु से कम प्रत्येक चक्कर के लिए प्रदान की जाएगी।

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

New Delhi, the 15th November, 2000

No. TAMP/28/2000-JNPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby approves the proposal of the Nhava Sheva International Container Terminal Limited (NSICT) for revision of its Scale of Rates, as in the Order appended hereto.

SCHEDULE

Tariff Authority for Major Ports Case No.TAMP/28/2000-JNPT

The Nhava Sheva International Container
Terminal Limited (NSICT)

APPLICANT

ORDER

(Passed on this 7th day of November 2000)

The Nhava Sheva International Container Terminal Limited (NSICT) has submitted an application for revision of its Scale of Rates proposing an upward revision of 30% in the consolidated charges for movement and handling of containers and containerised cargo with effect from 1 April 2000. The NSICT has also proposed same rates for both laden and empty containers.

2. The NSICT has given the following reasons for its proposal to increase the rates:

- (i). With the present tariffs, the NSICT is loosing money and does not recover a decent return for the service it provides.
- (ii). There is a negligible contribution towards Return on Capital Employed (ROCE) although the TAMP has advocated its agreement to 18% - 20% return on capital employed.
- (iii). The level of proposed increase is not substantial. Although TAMP has advocated an 18% - 20% ROCE, the proposed tariffs will yield a lower ROCE to avoid imposing an extremely high tariff increase on customers and the trade.

3.1. In accordance with the consultative procedure adopted by the Authority, the application of the NSICT was circulated to various concerned users/representative body of port users. Comments received from them are summarised below:

The Bombay Custom House Agents Association (BCHAA)

An increase of 30% of the charges proposed by both the JNPT and NSICT is unjustified for the following reasons:

- (i). There is a tremendous increase in the number of containers handled at the JN Port over the past 3 years with a minimum growth rate of 30%. The number of containers handled by the NSICT over the last 9 months is almost equal to the number of containers handled by the JNPT. So increase of tariff is unjustified keeping in mind the cost savings and price benefits that are derived by the operators due to volume leverage.
- (ii). By simple logic rates of each and every operation in container handling cannot increase by 30%.
- (iii). Despite hike in diesel and other operating cost, the small transporters and contractors, who supply container handling equipment and trailers have not increased their tariffs by more than 10% whereas large contractors who have huge overhead but handle larger volumes have increased their tariff by barely 5% to 7%

- (iv). Terminal Operators have never given their own contractors a one time increase of 30% irrespective of number of years after which their contracts are renewed.
- (v). 40% of the existing THC is being excess recovered from the trade by the Shipping companies towards container handling costs. A further hike in container handling cost will only result in escalation of THC.

The Container Shipping Lines Association (CSLA)

- (i). The proposal lacks any form of justification for the increase. It is, therefore, impossible to comment the rationale for such increase.
- (ii). Order of TAMP dated 5 December 1998 states that the tariff was approved for a two years period. So, it is 8 months premature to revise the tariff. If there is "good reason" for revision ahead of schedule, the NSICT should furnish justification.
- (iii). The NSICT has raised this proposal based on some agreement with the JNPT. There is nothing in any agreement that prevents the NSICT from charging less than the JNPT.
- (iv). The NSICT has chosen to adopt the JNPT tariffs as "ceilings" for their own purpose. The JNPT has chosen not to increase some charges, whereas, the NSICT has proposed increases. So by definition this cannot be allowed.
- (v). Throughput from the NSICT has considerably increased than that estimated at the time of determination of the NSICT current tariff. So the profitability has increased more than expected.
- (vi). The general principle of the apparent linkage between the NSICT and the JNPT must fly in the face of the Government's avowed intent to encourage competition in the ports and should be examined.
- (vii). When the earnings are in the region of Rs.220-230 crores after payment of royalty, it seems unlikely that the NSICT is making a loss.
- (viii). The existing tariff is subject to a minimum level of performance of 20 moves per hour per crane. This needs to be formally answered before any tariff increase can be contemplated. Any increase proposed (in tariff) should be conditional upon a higher level of performance.
- (ix). The NSICT's cost base cannot be the same as JNPT's; and, justification of an increase of 30% on cost ground seems likely to be difficult.
- (x). Billing of empties at the same rate as loaded boxes is illogical as empties can be block stocked, block handled and there is no requirement at all stages to manage units individually. Reward must be commensurate with the work done.

The Shipping Corporation of India (SCI)

- (i). The NSICT proposal for increases seems to be only a follow up on the increase sought by the JNPT, without any justification for increase.
- (ii). Increase given to the NSICT would result in increased remittance out of India. Alternatively, the surplus resources with the private operator may be used to further develop the facilities in the NSICT terminal. This can relegate the JNPT to a position of non-existence, if it is not able to keep pace.
- (iii). Increase is sought to remain competitive with the JNPT at least in terms of rate.
- (iv). Application is premature with reference to the TAMP Order relating to fixation of current tariffs.

(v). Volumes handled by the NSICT is 3,43,187 TEU in 1999-2000. With the increased revenue, they, in fact, should be offering much lower rates than the JNPT. Some lines have negotiated lower tariff with the NSICT. TAMP may find out if such rates exist and we would like to know if these low rates were approved by the TAMP.

Karmahom Conference

- (i). The proposal is premature. The existing rate structure of NSICT should not be disturbed.
- (ii). The NSICT has not advanced any tangible reason for the increase.
- (iii). The NSICT seeks increase just to maintain parity with increased JNPT tariff rates.
- (iv). Benefit of lower handling cost at NSICT will not be passed on to the trade, if the NSICT request is conceded to.
- (v). Conceding the increase to the NSICT on the same basis as JNPT will amount to granting benefits of cost plus formula to NSICT based on JNPT cost, which is neither desirable nor justifiable.

Mumbai and Nava-Sheva Ship- Intermodal Agents' Association (MANSA)

- (i). The proposal is premature and not given any explanation / justification for the proposal.
- (ii). We would like to see the profitability working of NSICT, before making any comments.

Federation of Indian Exporters Organisation (FIEO)

Indian exporters have been striving hard to compete in the stiff international market with the increasing globalisation of world trade, ability to keep costs low and price the product competitively will be the only way to maintain and increase the market share and any hike in the charges would add to the cost of their exports thereby affecting their export efforts.

The FIEO has also forwarded comments of M/s. Hansa Agencies Private Limited. They have given the following comments:

- (i). Earlier when the goods were shipped in break bulk all the charges were borne by the steamship companies.
- (ii). When the THC was started in India it was Rs.150/- per container for 20' which has jumped now over Rs.9000/- per 20' TEU which is sometimes more than 25% of the seafreight.
- (iii). The introduction of the containerisation, the handling charges of steamship companies have gone down considerably.
- (iv). In other countries THCs are borne by the steamship companies themselves. However, in India it passes on to exporters.
- (v). No hike be permitted and the THC should be absorbed by the steamship companies.

Indian National Shipowners Association (INSA)

- (i). The NSICT has merely put up their rates because of the JNPT has proposed an increase. The NSICT should present full details of their costing growth, productivity and reasons for seeking increase. Port Terminals are very much utility services and they should not develop monopolistic approach.
- (ii). The annual throughput has increased from 1,75,000 TEU to 3,51,000 TEU i.e. 100% increase over their expectations. On the other side, JNPT's 1998-99 throughput of 4,61,136 TEU has dropped to 3,74,353 TEU in 1999-2000. Thus, a strange situation seems to be setting in operation. Throughput of the JNPT has dropped and JNPT wants to increase tariff to meet the reduced earnings among other things due to reduction in throughput and as a result the NSICT is required to increase in tariff rate even if its throughput has bounced 100%. More productivity and increased volumes should be the reasons for reducing tariff.
- (iii). The NSICT as per their advertisement is offering a saving of Rs.1200/- per TEU to ships calling at their terminal. In that situation why the increase is sought? All costing and revenue details be disclosed the NSICT and JNPT to give an opportunity to study it by the TAMP and users.
- (iv). Concessional tariff be prescribed for coastal movement of containers to keep in line with Government approval of concessional vessel-related charges.
- (v). The NSICT is proposing to increase the transhipment charges, while JNPT is not increasing the transhipment charges which is not justified.
- (vi). Inflation cost should be set off by depreciation of Rupee value in view of dollar denominations of various rates, and resulting gains from them.
- (vii). Streamlining and rationalisation of the rate for empty flat racks are required. These are handled in five empty flats to a bundle whereas the rate charged is per flat rack. The bundle of five is handled at one time. Hence the rate should be reduced to one-fifth.

The Jawaharlal Nehru Port Trust

- (i). Except for transhipment containers, the NSICT has proposed the same increase in tariff as JNPT has proposed.
- (ii). The JNPT has not proposed any increase for transhipment containers in order to encourage shipping lines to use JN port as a hub-port instead of other ports in neighbouring countries. The present position is that rates applicable to JNP Terminal are normally applicable to NSICT as well. However if in the considered opinion of the Authority NSICT is allowed to charge higher rates than JNPT, we will accept this ruling.
- (iii). Two different exchange rates for conversion of US dollar denominated tariff for collection are prevailing in the JNPT. The NSICT follows the Customs rate which is fixed in the beginning of the month and remain valid for entire month, whereas of JNPT, it is the reference rate notified daily by the RBI and applicable on the date of arrival of containers in the port. This anomaly needs to be addressed.

The Western India Shippers' Association (WISA)

- (i). It has fully endorsed the views / comments of the BCHAA.

- (ii). Earlier, the NSICT has no commercial operations so JNPT tariff were adopted. Now commercial operations are already there, so NSICT own cost and revenues should be studied.
- (iii). **Ipsso-facto approval of rate of the NSICT with reference to the JNPT should not be allowed.**

4.1. The NSICT has given the following further comments:

- (i). We have supplied all the required information to justify our tariff increase to TAMP. We do not believe that we are required to submit this information to other organisations as in most cases the information is strictly confidential.
- (ii). Our tariff hike has no connection with the proposed JNPT hike whatsoever. It is a matter of unfortunate timing that the two proposals have been received by TAMP in the same year. The NSICT requires a tariff increase based on the financials presented and to provide adequate returns to the company.
- (iii). We are not aware of any written or other agreement, or any Government policy that states the private operator must charge less than the public sector operator. A private port operator, like any other private business, must be allowed to achieve adequate return on investment. If private operators are not allowed to achieve adequate returns this will actively discourage private investment in Indian Ports.
- (iv). NSICT guarantees 20 moves per hour. In reality we surpass this benchmark comfortably. Such world class levels of productivity mean that ships stay less time in port and hence freight costs are less and goods reach international markets quicker.
- (v). NSICT does not require the personnel of Lines / Shippers to be deployed inside the terminal. Our customers save on labour and other costs by using NSICT.
- (vi). Once it is inside the NSICT terminal we take full responsibility for the customers' containers and cargo. This does not happen at any public sector port in India.
- (vii). Hansa Agencies appears to have confused THC with our tariff.
- (viii). We reject in totality the bogey of "monopoly" that the INSA is trying to raise. This contention is not supported by any hard facts.
- (ix). The INSA has tried to put forward a case that the NSICT shall not be allowed to increase tariff because throughput has increased "more than 100%". This argument does not make any commercial sense.
- (x). The INSA makes the point that the NSICT is proposing an increase in transhipment tariff though JNPT is not. This is in contrast to the INSA's earlier point that NSICT is increasing rates merely because JNPT is. It also proves our contention that the customer has a wide choice in terms of tariff and service in the MBPT – JNPT region.
- (xi). We have provided ample transparent information to TAMP that clearly justifies that the tariff increase should be granted on commercial grounds.
- (xii). Customers using the NSICT are tremendously benefited in term of cost savings, reliability and efficiency. The incremental revenues from these benefits are far greater than incremental costs due to the tariff increase.

(xiii). Emotional issues such as "monopoly" and "cartel" are being raised without providing any objective justification whatsoever. The customer in the MBPT – JNPT region has tremendous choice in terms of cost and services.

5.1. In reply to our further queries, the NSICT has submitted following further information vide its letter dated 14 June 2000:

- (i). They have given a Schedule showing details of capital employed and return on Shareholders funds.
- (ii). The average dwell time for imports and exports is taken as 5 days and 8 days respectively. Exchange rates for 2000/01 and 2001/02 have been assumed at Rs.45.58 and Rs.48.31 respectively. They did not anticipate any major increase in the dwell time and it cannot be compared to other Ports.
- (iii). With reference to a query on cost of fuel and repair cost per TEU, the NSICT has stated that the fuel cost should have been computed at Rs.16.03 per litre and accepted that 6% inflation on actual cost of fuel have been erroneously added. The NSICT also agreed that the fuel cost for the boats should have been computed at Rs.16.03 per litre.
- (iv). Rent for the Mumbai offices is US dollar denominated as per the Agreement.
- (v). A copy of the Agreement for payment of Technical Services Fee has been submitted.
- (vi). The NSICT has stated that their application does not reflect the effects of Minimum Alternate Tax and Dividend Distribution tax.

5.2. The NSICT has also submitted the following information along with its letter dated 14 July 2000.

- (i). A copy of the Rent Agreement, (relating to the NSICT Corporate Office)
- (ii). Revised Forms II and III reflecting the actuals for the year ending 31.3.2000 and projections for 2000-01 and 2001-02.
- (iii). Cash flow statement.
- (iv). Details of capital employed.

6. A joint hearing in this case was held on 21 July 2000 at the JNPT office in Mumbai. During the joint hearing, the following submissions were made:

Nhava Sheva International Container Terminal Limited (NSICT)

- (i). If shipping lines cartelise there is no objection. Why object now?
- (ii). Costs have gone up. We have to revise the tariffs before completion of the 2-year cycle.
- (iii). Financial data cannot be given to everybody due to confidentiality
- (iv). We stand committed to the Government policy of liberalisation of the economy and promotion of market competition. We respond with our efficient service.
- (v). Double the work is involved in transhipment. We have, therefore, asked for an increase even though the JNPT does not want it.

- (vi). We are all for efficiency linked tariff. Let there be some specific proposal. We will consider. But, there has to be a premium for efficient service.
- (vii). NSICT cannot operate without profit. We must also earn some profit.
- (viii). Same effort is involved in loaded and empty container handling. Therefore, the handling rate should be the same.
- (ix). We want an increase in the handling rates and not the storage rates. We do not want our yard to be cluttered with containers. 90% of the containers move within 3 days.
- (x). There is not much of a difference between the RBI rate and the Customs Rate. But the Customs Rate is more stable during the month.
- (xi). We are a company and we have gone by the depreciation rates given in the Companies Act and also by the entries in the contract.
- (xii). The cost statements have been corrected to remove double counting of interest on loan.
- (xiii). Variable and Fixed Technical Service Fees are global practices and are further approved by the FIPB and the RBI.
- (xiv). Variable Technical Fees can be on profit before or after deduction of certain elements of expenditure. Only the percentage share will go up if it is after deductions.
- (xv). The NSICT is a company. We buy services from the P&O; we have to pay. We can prove it to the TAMP.
- (xvi). Actuals are widely variant from projections. We have, therefore, had to seek revision ahead of schedule. On exchange rate fluctuations, we have gone by the trend and have consulted the experts - 6% to 7% inflation is realistic.
- (xvii). We need not be tied down with the JNPT rates. If TAMP decides otherwise, we will abide by it.
- (xviii). We see no point in the demand for concessions for coastal cargo. Actually subsidies are being done away with. If coastal traffic can be subsidised, why not others?
- (xix). There may be special contractual arrangements between Lines and Terminal Operators on free service. But, there are costs. Unless they are specifically waived by the Terminal Operator, they cannot be ignored.

Bombay Custom House Agents Association (BCHAA)

The NSICT says that they are giving many free services. But the Lines have not passed on even a part of this benefit to the trade. TAMP must look into it.

Container Shipping Lines Association (CSLA)

- (i). Commercial confidentiality is correct. There is not a word about its justification; which is unfortunate.
- (ii). The NSICT has tended to privatise the issue by saying that Lines also gang up which is not correct. The two are not comparable. Shipping is governed by forces of supply and demand. It is not so on the port side.

- (iii). The JNPT and the NSICT proposals are the same. Extraordinary coincidence! They are defeating the trends towards the competition.
- (iv). The NSICT proposal is ahead of schedule. Where is the justification?
- (v). Costs have not increased. The NSICT has obviously not well planned.
- (vi). There seems to be some understanding between the JNPT and the NSICT. Is it necessary for the NSICT to raise merely because the JNPT raises?
- (vii). The NSICT has some elements on performance related tariffs which can be refined. Can be related to moves per hour of containers.
- (viii). Charges for loaded /empty cannot be the same.

Western India Shippers Association (WISA)

The proposals are not just similar, they are the same. It is inconceivable that in spite of higher levels of efficiency, the NSICT proposes the same increase as does the JNPT.

Shipping Corporation of India (SCI)

It cannot be one arrangement for the JNPT and another for the NSICT for handling transhipment container. This will cause avoidable hardships for Lines.

Indian National Shipowners Association (INSA)

- (i). We do not have data. We request the TAMP to decide in its wisdom even on the revision ahead of schedule. TAMP to decide at their discretion.
- (ii). Let the NSICT have freedom to propose its own tariffs. Let it not be tied to JNPT rates. Their rates must be different. Their performance standard must be different.
- (iii). The coincidence of the JNPT and the NSICT proposals is because of monopolistic manipulations. TAMP must look into this issue carefully.
- (iv). Coastal VRCs enjoy a concession. Earlier all containers were only in foreign trade. That is why no concessions were given for coastal containers. The position is different today.
- (v). We have no data. Please ensure reasonableness.
- (vi). At the bid time, the JNPT rate was taken as the basis for the NSICT. Just before the bid, the JNPT increases their tariffs by 33%. So it is a bonanza for the NSICT. Bid document stated no dollar denominations. They later got it. So, it is a second bonanza for them. Now they are following the JNPT hike which is a third bonanza.

Mumbai and Nava-Sheva Ship-Intermodal Agents' Association (MANSA)

- (i). We concede commercial confidentiality. But, in the name of that please do not block all information from circulation.
- (ii). Technical Service Fees are not charged by any third party. It is taken by the Promoter. Is it valid?

Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT)

- (i). Planning is a terminal activity. The NSICT is doing nothing special. There is to be no additional fee for it.
- (ii). PSUs have their own constraints in productivity norms. 100% comparison of the JNPT with the NSICT is not possible.

7. The NSICT has further submitted information/documents on the following points vide its letter dated 19 July 2000:

- (i). Details of interest on Rupee and US Dollar Loans.
- (ii). Details of Miscellaneous Expenditure (Preliminary / pre- operational expenses written off).
- (iii). Operating and non-operating assets' depreciation.
- (iv). Management overheads.

8.1. Responding to the further queries raised by us, the NSICT, vide its letter dated 3 August 2000, has submitted the following additional documents / information / clarifications.

- (i). Unaudited accounts for the year 1999-2000.
- (ii). Corrected cost statements.
- (iii). Justification for increase in staff cost, consultancy fee, etc.
- (iv). Explanations on depreciation of assets, payment of Technical Services Fee.
- (v). Copies of Loan Agreements.
- (vi). 30 year Project IRR calculations.

8.2. The NSICT vide its letter dated 30 August 2000 has given additional information/clarifications on some of the issues like Computation of tax in the P/L Account, movement of working capital Preference share issue, etc. It has also submitted a copy of the Leave and Licence Agreement between P&O Ports India Private Limited and M/s Speedy Transport.

9. With reference to the totality of the information collected during the processing of this case, and based on collective application of mind the following position emerges:

- (i). At the time of commencement of its operation, the NSICT had chosen to adopt the notified JNPT tariffs. The present proposal of the NSICT is based on its own costing and the estimated volume of operations. This enables the NSICT to deviate from the approach adopted earlier of following the JNPT tariffs. This Authority while approving the existing tariffs of the NSICT in December 1998 had observed that it could require the NSICT to formulate a proposal not necessarily only with reference to the Concession Agreement, if it found it necessary to do so. This observation was based on the argument that any Concession Agreement between the two parties could not bind this Authority's statutory powers to approve tariffs. Also, such an Agreement could not also blithely take away the rights available to a lessee under the law. Viewed in this perspective, this proposal is a step taken by the NSICT, in the right direction.
- (ii). During the joint hearing, almost all the users were unanimous in objecting to the proposal of NSICT claiming that it was premature since the existing tariffs were approved in December 1998 and were to be valid for two years. It is to be

recognised that the NSICT's existing tariffs are not based on its own costing but were an adoption of the JNPT tariffs. The instant proposal of the NSICT is based on its cost of operations and in the light of experience gained. It is noteworthy that this Authority while approving the existing tariffs in December 1998 prescribed the validity period of two years with an observation that it would entertain a proposal for revision even ahead of the schedule for good reasons. Incidentally, the revision to be approved now will hardly be two months ahead of the schedule. That being so, there can not any objection to entertain the present proposal of the NSICT to revise the tariffs ahead of the two-year schedule.

- (iii). Users have raised an objection stating that the NSICT proposal is without any supporting justification (with cost figures). This objection is not correct. The NSICT has submitted costing details in the prescribed format. These details have not been circulated by us to all the users in view of the NSICT's request to maintain confidentiality of some of the commercially sensitive information. As is the procedure adopted by this Authority, such details, however, have been scrutinised by us for ensuring reliability of information and reasonableness of the proposal.
- (iv). Both the JNPT and the NSICT have approached this Authority with proposals for revision of tariffs by an identical increase and at the same point of time. Most of the port users have termed this an extraordinary coincidence defeating the objective of privatisation to promote competition. Even if it is not an intentional coincidence, this incidence points out the monopolistic opportunities enjoyed by Ports / Terminal Operators; and, strengthens the need for tariff regulation.
- (v). The traffic and income projections furnished by the NSICT have been relied upon for this analysis without any modification. This has become necessary in view of the limited period of the NSICT operation and the non-availability of data from any other reliable sources to test and validate the estimation. If this approach seems to have given undue advantage to the terminal operator, at the time of review during the next revision of tariffs, any undue benefit accrued to the Terminal Operator may be set off against the future revision in tariffs.
- (vi). A scrutiny of the traffic projection made by the NSICT reveals some minor arithmetical errors in computation of throughput of over-dimensional and restow containers and consequent computation of income. This has also resulted in exaggerating estimation of the equipment operation and maintenance cost. These errors have not been rectified in our analysis as their final impact is seen to be marginal.
- (vii). Instead of a 10% annual escalation in the estimates of expenditure allowed by this Authority in the case of Port Trusts, the NSICT has estimated the expenditure with reference to change in volume of traffic with an adjustment for inflation. The NSICT has followed a 5-year average to arrive at the rate of inflation (7.02%) to be applied to future estimates of expenditure. This approach adopted by NSICT appears to be acceptable. Likewise, the NSICT has stated that the foreign exchange rate assumed by it for income and expenditure estimation is based on its consultation with experts; and, the present trend of exchange rate fluctuation during the last six months confirms its reasonableness.
- (viii). During scrutiny of the estimates furnished by the NSICT, it has been observed that the estimated expenditure on account of consultancy fee, employee cost and maintenance expenditure of boats are found to be somewhat on the higher side. Interestingly, the estimate of these expenditure, employee cost in particular, have undergone an upward revision even during the pendency of this proposal. The NSICT has offered various clarifications to justify its estimation. As already mentioned above in relation to the traffic and income projection, the expenditure projection made by the NSICT in this regard is accepted subject to the condition that the actuals will be verified at the time of the next revision of

tariff; and, if wide deviations are noticed, any undue benefit accruing to the Terminal Operator; if any, due to wrong estimation, will be set off in future increases of tariff.

- (ix). The rent payable for the Corporate Office of the NSICT has been stated to be dollar-denominated in terms of the Agreement entered into by the NSICT with the P&O Ports (India) Private Limited. The NSICT has mentioned that the lessor had funded the office lease and interior development through availing of external commercial borrowings which are required to be repaid subject to exchange rate fluctuations! There appears to be no merit in the argument of the NSICT. Notwithstanding the provisions in the lease agreement, we do not allow dollar denomination of rent for the office premises to be included in the cost calculations for purposes of computing the tariff. In our analysis, the effect of variation in the dollar rate has not been considered; and, a fixed amount of Rs.6 lakhs per month has been allowed.
- (x). The cost estimates furnished by the NSICT contained a provision for payment of 'Technical Service Fee' to M/s. P&O Australia Pty Ltd. which is partly in the nature of fixed payment per annum and partly in the nature of variable fee depending on the profit before interest, depreciation, taxes, etc., generated during the year. The NSICT has stated that it is a fee paid for the services provided by the P&O Australia Pty Limited and the terms have been approved by the FIPB as well as the RBI. The NSICT has also mentioned that this payment acts as an incentive to the technology provider to provide the latest technology and work methods which in turn will result in better productivity and returns. It has been observed that the estimate of this payment is in excess of the stipulated amount in the relevant Agreement between the NSICT and the P&O Australia. On being requested to explain, the NSICT clarified that the Technical Service Fees are paid net of taxes for which necessary approval has been received from the Government of India. As a result of the grossing up for taxes payable, the amount and percentage of Technical Service Fee are higher than what is stipulated in the Agreement.

It has to be recognised that the BOT contract for development and operation of the container terminal has been awarded to the Consortium led by the P&O Australia Pty Limited based inter alia on the expertise and standing of the P&O Australia. The NSICT was a later creation as envisaged in the Concession Agreement. We find that the Technical Service Fee had no linkage with the services provided. It is essentially a fixed payment more in the nature of dividend payable to the promoter. Further, prescription of a Variable Technical Service Fee as a percentage of profit and the practice of grossing up for taxes reinforce this understanding. No other similarly placed private Terminal Operator in any of the major ports has been following the practice of paying a Technical Service Fee to the main promoter. It is observed that the BOT Agreements have been awarded based on the expertise of the promoters; and, the promoter is expected to pass on the technical expertise to the Indian company floated under the respective Concession Agreements.

The clearance stated to have been granted by the FIPB and the RBI can at best be seen as permissions to repatriate this payment. While we do not wish to question the propriety of such repatriations, this Authority does not like to recognise this payment as a cost element for determination of tariff. It is noteworthy that this payment is definitely in the nature of a return on capital employed and needs to be treated as a part of the return.

- (xi). The NSICT has explained that it has adopted the life of capital assets for the purpose of determination of depreciation as stipulated in the Licence Agreement except to the extent where the depreciation based on the lifespan is lower than that stipulated in the Companies Act or decided by the management. The Government of India has already issued guidelines to all the Major Ports

prescribing the life norms for different types of cargo-handling equipment and floating craft employed in port operations. These norms are being followed uniformly by all the Major Ports to work out depreciation of capital assets; and, accordingly, are considered by this Authority for tariff determination. The NSICT is, however, a public limited company which is to maintain its accounts in line with the provisions of the Companies Act. The life norms of various assets fixed by the Government of India are relevant to the Major Port Trusts which are not liable to pay Corporate taxes. In contrast, the Companies Act recognises the corporate tax liability of a company and accordingly stipulates rates of depreciation for various assets. It is, therefore, decided that in the cases of Port Companies, the depreciation norms given in the Companies Act or the life of the asset prescribed in the concession Agreements, whichever is less shall be taken into account for arriving at the depreciation cost for the purpose of tariff fixation. That being so, the approach adopted by the NSICT in this regard is found to be acceptable.

The depreciation schedule of the NSICT contains a provision for depreciation of berths. Although the NSICT has invested its funds in creation of these berths, the berth hire charges for use of these berths are levied and collected by the JNPT. This anomalous position of investment in reality translates into the users of the NSICT paying twice for these berths – once as berth hire charges to the JNPT; and, again, as a part of container-handling charges to the NSICT, as it includes a cost element towards depreciation of this asset as also by way of a return on the investment made to create these berths. We do not find this as a very rational and reasonable arrangement in the wake of the *quid pro quo* principle emphasised by us. However, in this instant case, we cannot but recognise the 'depreciation' and the 'return' on these berths in our cost analysis, as nothing can be done by us to alter the Concession Agreement already in force.

- (xii). The NSICT has also sought recovery through tariffs of tax payable. Accordingly, it has included in the cost estimates provisions for payment of Minimum Alternative Tax and Dividend Distribution Tax. There appears no justification to consider the Dividend Distribution Tax as a cost element since it is in effect paid/payable on behalf of the shareholders and is akin to tax deduction at source. As regards the Minimum Alternative Tax, it has to be recognised that the rates of tax are subject to periodic changes and the outflow on account of tax is a function of the profit to be earned by the Company. That being so, estimation of this liability beforehand for tariff setting may pose problems. It is, therefore, appropriate to exclude the effect of taxation from the net surplus estimation. If this is not done, adequate compensation by prescribing a higher pre-tax return on equity will need to be allowed.

The Telecommunication Regulatory Authority of India (TRAI) does not consider the effect of taxation on the profit of the Operators for determination of tariffs. Likewise, in the backdrop of what has been stated above, in our analysis of the cost statement, we have also excluded the effect of taxation on the profit.

- (xiii). This proposal has thrown up a very vital issue relating to the return on capital employed to be allowed to the private BOT operators. In the case of major ports, this Authority has been allowing a return on capital employed equal to the rate at which the Government lends funds to the ports *plus* a 3% contribution to a Renewal Fund *plus* a 3% contribution to a Development Fund. Since the Government of India lending rate at present is 13.5%, a return of (13.5+3+3) 19.5% on capital employed has been allowed in the proposals for tariff revisions of the major ports approved this year.

The capital structure of the major ports and the private terminal operators are not similar. While the major ports finance assets through loans and internal resources, the private Terminal Operators raise funds through debt and equity.

The cost of different sources of funds is easily identifiable in the case of private operators. However, it is to be admitted that this Authority has not yet developed a totally different model/approach regarding return on investment to be allowed to the private Terminal Operators. Because of some legal aspects pertaining to the bid process, agreement, etc., it may not be conveniently possible to veer away altogether from the existing model/approach. Nevertheless, it will be possible to introduce and consider some of the basic issues relevant to BOT projects.

Development of an altogether new model/approach may perhaps have to be left to be handled as part of a separate Study with a long-term perspective. The Authority is yet to go into this matter. This being the present position, it has become necessary to adopt an interim approach to dispose of the instant proposal.

(xiv). As has been pointed out above, the NSICT has raised funds from different sources, costs of which are easily identifiable. That being so, it will be appropriate to allow the respective costs of capital in the overall return on investment. Even though we are fully aware of the pitfall in this approach due to non-observance of a prudential debt-equity norm, in the interim, we prefer adopt the approach of allowing the cost of respective sources of capital, accepting the 1:1 debt-equity ratio obtaining in this case. Significantly, the TRAI also recognises 1:1 as a reasonable debt-equity ratio for the telecom sector.

(xv). In the light of the discussions above, the costs of different sources of funds procured by the NSICT eligible to be considered in the return on investment are seen to be as follows:

- (a). Debt: Actual interest payable during the year.
- (b). Preference Shares: The adopted rate of dividend payable i.e., 14%, which is below the 15% rate prescribed by the Regulator (SEBI).
- (c). Equity Shares: By definition, the cost of equity share is to be determined by market expectation. Very few private Terminal Operators have entered the ports sector so far; and, they have also been operating only since recently. This poses a problem of gauging the market expectation of return on equity. In the case of major ports, the Authority has been allowing a return of 19.5%. The TRAI is also considering a 20% return on equity for tariff setting. Significantly, available reports on Studies conducted by expert Consultant Firms like the CRISIL and PricewaterhouseCooper, on the subject of cost of capital, also pitch this figure at or around 20%.

That being so, it is reasonable to reckon with a 20% return on equity in the instant case.

(xvi). The NSICT has also claimed a return on investment on the foreign exchange loss pertaining to the unamortised foreign currency loan, considering the variation of foreign exchange rate. The approach adopted by the NSICT cannot be said to be correct. The NSICT can at best claim for the losses due to variation of foreign exchange rates only in respect of foreign currency loan instalments repayable during the year.

(xvii). The NSICT has claimed a return on Preference Shares for the whole of 2000-01. The information furnished by the NSICT in this regard indicate that the Preference Shares have not yet been issued, and, they are expected to be allotted shortly. That being so, the NSICT cannot claim a return on them for the full year. In our analysis, accordingly, we have allowed a return on Preference Shares only for a part of the year 2000-01.

(xviii). The Concession Agreement envisages a capacity of 6.5 million TEUs for the NSICT Terminal. Even though the NSICT has fully injected the capital required to achieve this capacity, the average capacity utilisation for the years 2000-01 and 2001-02 is around 82%. Since the designated capacity of the Terminal is yet to be achieved, the NSICT cannot, possibly, claim maximum permissible return on share-holdings. Not only in port projects but in relation to investment in any of the projects, the investors do not reasonably expect to get a return at the maximum right from the start. That being so, the returns on Preference and Equity Shares, as mentioned in paragraph (xv)(b) and (c) above, need to be scaled down. In our analysis, accordingly, we have allowed only 80% of the maximum return on Preference and Equity Shares, considering the average capacity utilisation of the Terminal during the period under review.

(xix). The estimates furnished by the NSICT show a huge cash and bank balance during the year 2000-01. It has been observed that this balance is far in excess of the Reserve Fund. Since this excess cash holding represents idle capital, we have excluded the cash balance in excess of the Reserve Fund balance while reckoning with the return on Preference and Equity Shares.

(xx). Subject to the above observations and modifications, the cost statement furnished by the NSICT has been revised. A copy of the revised cost statement is attached as Annex-I. The revised cost statement shows a net deficit as a percentage of income from the tariffs proposed for revision as 14.46% and 16.76% for the years 2000-01 and 2001-02, respectively. Thus, the average deficit which is to be allowed to be bridged through tariff increase to assure the return on investment works out 15.6%.

(xxi). The tariff at the NSICT is higher because of the following reasons:

- Though the Terminal Operator has had to construct the berths, the revenue therefrom (berth hire charges) accrues to the JNPT in addition to the royalty payable.
- The estimated life of main assets constructed is much longer than the concession period of 30 years. The container handling equipment are required to be replaced after 18 years. As the Container Terminal is required to be handed over free of cost to the Port Trust on the expiry of the concession period, and as there is no provision in the contract for payment of compensation by the lessor for assets resumed, the Terminal Operator has to consider a higher quantum of depreciation based on the concession period of 30 years or the residual concession period in order to cover his costs over the concession period.

(xxii). The 30 year Financial Statements prepared by the Terminal Operator, on the basis of income at 30% increased rates as proposed and costs at the price level of 2000-01/2001-02 – both revised only to the extent of change in throughput and variation in exchange rates – indicate a 14% IRR on the total project cost.

The IRR on this basis is lower because royalty payments considered are on the basis of rates quoted in the Concession Agreement which increase progressively from Rs.47/- per TEU in the first year of operation to Rs.5,610/- per TEU by the 30th year of the concession period. If the royalty payment is considered at a constant rate per TEU (arrived at on the basis of total NPV of royalty payments and total TEUs to be handled during the 30-year concession period), the IRR on Project cost will come to 34%. This, according to the Terminal Operator, is only hypothetical and the actual result will be different as royalty payments will have to be made at the contractual rates even if other costs remain constant at the level of 2000-01 / 2001-02.

The 30-year Financial Statements prepared by the Terminal Operator on the basis of income at the proposed 30% increased rates and costs escalated with reference to throughput, exchange rate variation as well as general inflation do not show any positive IRR; if at all, there is an indication of a negative IRR. This is, however, not a proper indicator because if costs increase tariff increases have also to be assumed.

- (xxiii). The existing container-handling charges of the NSICT allow differential rates for loaded and empty containers. In the instant proposal, the NSICT has sought to remove this differential and to bring the handling charges of empty containers on par with those of loaded containers. In support of this proposition, the NSICT has pleaded that the efforts involved in handling loaded and empty containers are same; and, hence, the rates must also be the same.

It has to be recognised that the consolidated charges for handling containers adopted by the NSICT include wharfage on cargo also. Further when the containers are loaded with cargo, the terminal operator as a bailee has to provide security and watch-and-ward facilities. Though the cargo is not directly handled, cargo along with the container is handled at the hook point warranting more efforts. If the proposition of the NSICT is accepted, ignoring the cargo inside the loaded container, then the consolidated container handling charges at the NSICT can be demanded to be dollar-denominated. The stated policy of this Authority has been against dollar-denomination of cargo-related charges. That being so, the argument of the NSICT for equating the charges for empty and loaded containers is not found to be acceptable.

- (xxiv). The NSICT has requested for revision of tariffs with effect from 1 April 2000. Considering the revision ahead of schedule, there is no justification to approve an increase with a retrospective effect. That being so, the revision will only have a prospective effect from the date of Notification of this Order in the Gazette of India.

0. In the result, and for the reasons given above, an upward revision of 16% in rates of the existing items tariffs proposed for revision is approved.

11.1.1. At the time of the joint hearing, the NSICT has claimed that it provides some free services like lashing/unlashing, stowage planning, etc. It has to be recognised that the JNPT offers a rebate in the Consolidated Charge, if these services are not provided by it. Since the existing tariffs of the NSICT is an adoption of the JNPT tariffs, the NSICT's claim of giving free services is unfounded. In fact, the Consolidated Charges levied by it account for provision of these services. That being so, the NSICT Scale of Rates will also need to incorporate a provision for 'rebates' in case any of these services is not provided.

11.1.2. The NSICT has proposed a modification in the existing conditionality under General Note No.4 relating to the various elements of services included in the Consolidated Charge. The proposal is to delete the wharfage on cargo as an element of the Consolidated Charge. When the fact is to the contrary, the NSICT cannot propose for such a deletion. It is relevant here to note that in its earlier orders also the Authority had specifically dealt with this issue to say that a mere disclaimer about the consolidated charge not including wharfage will not suffice for excising this component. That being so, the existing conditionality under General Note No.4 needs to be altered to elaborate its definition to cover the component services including lashing/ unlashing, stowage planning, etc.

11.2. The existing conditionality under General Note No.8 stipulates that the JNPT Scale of Rates may be referred to for clarifying the issues in dispute, in case of any doubt or ambiguity. The instant proposal of the NSICT does not contain this provision. Apparently, this is an omission since the proposed General Note No.8 is a repetition of the existing Note No.7 of Section 10. Unlike the PSA SICAL Scale of Rates which is self-contained covering all definitions and has no linkage-reference to the Tuticorin Port Trust Scale of Rates, the NSICT Scale of Rates does not contain all relevant definitions of terms and major conditionalities governing the

services rendered. In this context, it will become necessary to refer to the JNPT Scale of Rates for clarifications. Till the NSICT formulates a self-contained Scale of Rates, the existing General Note No.8 must be retained as it is.

12.1. The Concession Agreement between the JNPT and the NSICT envisages a minimum performance level of 20 moves per hour. In its earlier Order relating to the NSICT tariff fixation, the Authority had already prescribed to incorporate this as a conditionality. Even though this has been incorporated as a conditionality, no penal provision for not satisfying this condition is prescribed. During the joint hearing, the CSLA has raised this issue and advocated for prescription of a higher level of performance as a condition for increase in the existing tariff. The NSICT has also agreed for an efficiency-linked tariff but demanded premium for achieving a higher productivity. The CSLA agreed to propose an efficiency-linked tariff model for the NSICT. However, till date, no such proposal has been submitted by the CSLA. The stated policy of this Authority is to use the tariff leverage to effect improvements in operational efficiency. This Authority is also in favour of prescription of efficiency-linked tariffs at all major ports and port terminals. An efficiency-linked berth hire scheme at the Mormugao Port Trust (MOPT) has already been introduced and extension of a similar principle to the other major ports is under our active consideration. In this backdrop, we like to prescribe an efficiency-linked tariff scheme at the NSICT also. Such a prescription, however, cannot be made along with the revision being made now as the relevant operational data to formulate such a scheme are not readily available. The NSICT is, therefore, advised to formulate within three months, in consultation with its users, an efficiency-linked tariff scheme providing for rewards for achieving container-handling rates higher than the cut-off limit and penalties for performances below the cut-off limit. The sustained average level of performance of approximately 24 moves per hour that has been reported by the NSICT can serve as a reasonable pointer for determining the cut-off point.

12.2. While this can be a scheme for enforcing efficiency in the operation of individual cranes, this cannot by itself become a complete efficiency scheme. What will be more relevant from a vessel's point of view will be the turnaround time which will call for optimum deployment of cranes also. It will be necessary for the Terminal Operator and the Lines to jointly work out such an efficiency-linked tariff scheme from a long-term perspective.

Pending formulation of such a comprehensive efficiency linked tariff scheme, this Authority prescribes 24 moves per hour as the interim cut-off point. The total handling charge divided by 24 will be the unit charge. For every move above or below there will be a premium or rebate respectively with reference to the unit charge.

13. The INSA has again raised the issue of allowing concessions to the coastal containers and cargo. Extending concessions in cargo-related charges for coastal traffic is not confined only to the NSICT and the coastal containers. Any decision in this regard will affect all the major ports and all coastal traffic. The NSICT, in the instant case, objected to such concessions and questioned the appropriateness of making a Terminal Operator subsidise coastal movements of cargo. Similar arguments have been advanced by some of the major ports in different cases. This Authority has already advised the ports concerned to discuss this issue in the forum of the Indian Ports Association (IPA) for a coordinated view of all the ports. We are yet to hear the response of the IPA. The Authority has also decided that it will initiate *suo motu* action in this regard, if the response of the IPA is not received within a reasonable period of time. Till this happens, *status quo* relating to cargo-related charges will be maintained.

14. Subject to the above discussion and decisions, the existing Scale of Rates of the NSICT is amended to the extent as given in **Annex-II**.

S. SATHYAM, Chairman
[ADVT/III/IV/Exty./143/2000]

NSICT TARIFF REVISION

ANNEX-I

REVISED COST STATEMENT

Items	(TEUs)	Actual	ESTIMATE	
		1999-2000	2000-01	2001-02
Traffic (Amounts In Rs. Lakh)		343187	493450	579803
I) Operating Income				
Cont. Income subject to revision		9,089.70	13,069.50	15,356.70
Cont.income not subj. to revision		1,196.60	1,271.80	1,507.90
Sub-total		10,286.30	14,341.30	16,864.60
Trade Discount		729.10	1,016.40	1,195.30
Total container Income		9,557.20	13,324.90	15,669.30
Non-container Income		53.26	17.40	19.30
Total Operating Income		9,610.46	13,342.30	15,688.60
II) Operating Costs				
Equipment Running Costs		701.56	1,343.00	1,740.60
Operating & Direct Labour		325.80	732.40	800.10
Maintenance Labour		165.20	235.90	258.30
Staff Welfare		54.00	88.41	94.61
General Operations		508.20	643.60	1,136.40
Property Costs		263.70	198.00	198.00
IT/Communication		173.10	174.40	184.30
Operations Equip. Depr.		1,845.50	3,139.69	3,888.81
Equipment Hire		227.00	205.50	219.90
Technical Services		337.15	343.60	374.80
Sub total		4,591.21	7,104.50	8,805.82
Non Operating Depreciation		211.00	236.48	237.48
Misc Expenditure		308.80	310.20	310.20
Total II		5,111.01	7,651.18	9,443.50
III Surplus (I-II)		4,498.45	5,691.12	8,245.10
IV Management and General Overhead		556.60	559.60	589.90
V Net Surplus (III-IV)		3,942.85	5,131.52	5,655.20
Additional income				
VI Interest on loans		3,409.40	3,435.10	3,896.70
Interest Income		0.00	0.00	0.00
Forex Losses on repayment		279.20	18.84	95.74
VII Net Surplus after Interest		254.25	1,677.58	1,662.78
VIII Capital Employed				
IX Shareholders Funds				
(a) Equity Share Capital		23,238.20	23,238.20	23,238.20
(b) Preference Share Capital		0.00	13,000.00	13,000.00
Amt. Not utilised in business			4,365.84	3,944.96
Total Shareholders Funds		23,238.20	31,872.36	32,293.24
X Borrowed Funds		31,915.10	36,081.00	36,508.90
Total Capital Employed		55,153.30	67,933.36	68,800.14
VII Net Surplus after Interest		254.25	1,677.58	1,662.78
Add- Technical Services Fee		337.15	343.60	374.80
Total		591.40	2,021.18	2,037.56
Less- Div. on Pref Shares @14%*80%		0.00	639.98	1,296.94
Less- Div. on Equity Shares @20% *80%		0.00	3,271.05	3,314.15
Surplus/Deficit (after Div. & Int technical service fees)		591.40	-1,889.86	-2,573.53
Surplus/Deficit Percentage of income sub. to revision		6.51	-14.46	-16.76
Average Percentage- 2000-01 & 01-02			-15.81	

Annex – II

NSICT TARIFF
Schedule of Rates

I. The existing tariffs given in Sections 1,2,3, and 4 of the Schedule of Rates have been revised as given below:

Consolidated charges for movement and handling of containers and containerised cargo.

Section 1 Charges for all normal and reefer containers

A Ship to yard / yard to ship using port crane

	<u>20'</u>	<u>40'</u> (In rupees)	<u>Over 40'</u>
Loaded	3,016	4,524	6,032
ICD	3,016	4,524	6,032
Empty	2,436	3,654	4,872

B Yard to CFS / CFS to yard – Transport and lifts at CFS

	<u>20'</u>	<u>40'</u>	<u>Over 40'</u>
Loaded	1,073	1,610	2146
Empty	1,073	1,610	2146

C Yard to Rail / Rail to yard for ICD's only

	<u>20'</u>	<u>40'</u>	<u>Over 40'</u>
ICD	1,508	2,262	3,016

D Yard to truck / Truck to yard

	<u>20'</u>	<u>40'</u>	<u>Over 40'</u>
Loaded	464	696	928
Empty	464	696	928

Note: Normal containers are the general type containers, not falling under any special categories mentioned subsequently.

Section 2 Charges for all transhipment containers

A 1 - 3000 teus

	<u>20'</u>	<u>40'</u>	<u>Over 40'</u>
Loaded	3,480	5,220	6960
Empty	3,016	4,524	6,032

B 3001- 6000 teus

	<u>20'</u>	<u>40'</u> (In rupees)	<u>Over 40'</u>
--	------------	-----------------------------	-----------------

Loaded	3,248	4,872	6,496
Empty	2,784	4,176	5,568

C 6001- 9000 teus

	<u>20'</u>	<u>40'</u>	<u>Over 40'</u>
--	------------	------------	-----------------

Loaded	3,016	4,524	6,032
Empty	2,552	3,828	5,104

D Above 9000 teus

	<u>20'</u>	<u>40'</u>	<u>Over 40'</u>
--	------------	------------	-----------------

Loaded	2,784	4,176	5,568
Empty	2,320	3,480	4,640

Note :

1. A transhipment container is the one which is discharged from one ship, stored in the yard and transported through other vessel.

Note :

2. A container originally declared as transhipment container, subsequently moved by rail or road will lose its identity as a Transhipment container and shall be treated as normal import container and prescribed charges as applicable shall be payable.

Section 3 Charges for all hazardous container**A Ship to yard using port crane**

	<u>20'</u>	<u>40'</u>	<u>Over 40'</u>
--	------------	------------	-----------------

Loaded	3,480	5,220	6,960
ICD	3,480	5,220	6,960
T/ship	3,480	5,220	6,960

B Yard to CFS - Transport and lifts at CFS

	<u>20'</u>	<u>40'</u>	<u>Over 40'</u>
--	------------	------------	-----------------

Loaded	1,160	1,740	2,320
---------------	-------	-------	-------

C Yard to Rail for ICD's only

	<u>20'</u>	<u>40'</u>	<u>Over 40'</u>
--	------------	------------	-----------------

ICD	1,740	2,610	3,480
------------	-------	-------	-------

D Yard to truck

	<u>20'</u>	<u>40'</u>	<u>Over 40'</u>
--	------------	------------	-----------------

Loaded	580	870	1,160
---------------	-----	-----	-------

Note:

A container containing hazardous goods as classified under IMO is a hazardous container.

Section 4 Charges for all over dimensional cargo containers**A Ship to yard using port crane**

	<u>20'</u>	<u>40'</u>	<u>Over 40'</u>
	(In rupees)		
Loaded	6,032	9,048	12,064
ICD	6,032	9,048	12,064
T/ship	6,032	9,048	12,064
Empty	4,872	7,308	9,744

B Yard to CFS - Transport and lifts at CFS

	<u>20'</u>	<u>40'</u>	<u>Over 40'</u>
Loaded	2,146	3,219	4,292
Empty	2,146	3,219	4,292

C Yard to Rail for ICD's only

	<u>20'</u>	<u>40'</u>	<u>Over 40'</u>
ICD	3,016	4,524	6,032
Empty	3,016	4,524	6,032

D Yard to truck

	<u>20'</u>	<u>40'</u>	<u>Over 40'</u>
Loaded	928	1,392	1,856
Empty	928	1,392	1,856

Note : Containers carrying over dimensional cargo beyond the normal size of standard containers and needing special devices like slings, shackles, lifting beam etc. are termed as Over Dimensional Cargo Containers. They also include damaged containers and other types which require special devices.

General notes :

1. The existing Note No.4 relating to the various elements of services included in the consolidated charge is modified as given below:

“ 4. The consolidated charges as above include the following elements, viz. Stevedoring, use of Gantry crane, use of transfer crane, lashing / unlapping, stowage planning etc., wharfage on tare weight of containers and containerised cargo, transportation and contribution towards railway Infrastructure.”

2. The following two conditions are added under General notes:

“ 9. With the prior permission of the NSICT authorities, rebates shall be applicable to port users for carrying out various operations with their own arrangements. The rebates applicable along with conditions are as follows:

(i). If ship's own gear are used for loading/unloading containers from shore to ship or vice versa, rebates in handling charges shall be allowed as under:

	<u>20'</u>	<u>40'</u>	<u>Over 40'</u>
	(Rebate in rupees)		
Loaded	696	928	1,392
Empty	696	928	1,392

(ii). If a port user employs his own Tractor Trailer (T.T) for transporting containers from
 (a) Quay to container yard,
 or
 (b) Container yard to quay

a rebate in handling charges shall be allowed as under:

	<u>20'</u>	<u>40'</u>	<u>Over 40'</u>
	(Rebate in rupees)		
Loaded	348	522	696
Empty	348	522	696

(iii). If a port user provides the labour for lashing / unlapping operations of containers, a rebate of Rs.35/- per container shall be allowed in the handling charges.

The rebate shall be limited to the number of containers actually lashed.

(iv). If a user brings his own equipment for lifting containers from the container yard to truck and vice versa,
 the following rebates in handling charges shall be allowed:

	<u>20'</u>	<u>40'</u>	<u>Over 40'</u>
	(Rebate in rupees)		
Loaded	290	435	580
Empty	290	435	580 "

(v). No rebate will be admissible for back to town containers handled by private equipment.

10. Efficiency Linked Tariff Scheme (ELTS) :

- (i). The consolidated charges in Sections 1 to 4 above are for a performance level of 24 gross moves per hour per quay crane.
- (ii). This minimum performance level shall be the cut off point under the ELTS.
- (iii). The consolidated handling charge divided by 24 shall be the unit charge under the ELTS.
- (iv). The actual performance level for a vessel shall be compared with the cut off point.
- (v). Supplementary handling charge with reference to the unit charge shall be levied, in addition to normal handling charge, for every move above the cut off point.
- (vi). A rebate in normal handling charges with reference to the unit charge shall be granted for every move below the cut off point.

